

Il movimento Turistico del Cantone Ticino

studiato dal punto di vista del
suo avvenire ed in relazione con
l'economia generale del Cantone

TESI DI LAUREA

presentata da BONZANIGO PIERO alla FACOLTA
DI DIRITTO della UNIVERSITÀ di NEUCHÂTEL
per il conseguimento del DOTTORATO in
SCIENZE ECONOMICHE e COMMERCIALI

ANNO 1935

EDITORI ARTURO SALVIONI & Co. - BELLINZONA



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Il movimento Turistico del Cantone Ticino

studiato dal punto di vista del
suo avvenire ed in relazione con
l'economia generale del Cantone

TESI DI LAUREA

presentata da BONZANIGO PIERO alla FACOLTÀ
DI DIRITTO della UNIVERSITÀ di NEUCHÂTEL
per il conseguimento del DOTTORATO in
SCIENZE ECONOMICHE e COMMERCIALI

ANNO 1935



Université de Neuchâtel

FACULTÉ DE DROIT

La Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel, Section des sciences commerciales et économiques, sur le rapport de M. le prof. P. E. Bonjour, autorise la publication de la présente thèse de M. Piero Bonzanigo; cette thèse a pour titre: « Le mouvement touristique dans le canton du Tessin » (étudié au point de vue de son avenir et en rapport avec l'économie générale du canton).

La Faculté ne donne ni approbation ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérés comme propres à l'auteur.

Neuchâtel, le 16 juillet 1935.

Le Doyen de la Faculté de Droit:
MECKENSTOCK.

PARTE PRIMA

GENERALITÀ.

CAPITOLO I°

Situazione geografica del Cantone Ticino – Popolazione.

La questione del turismo rappresenta senza dubbio il problema di maggior attualità per il Canton Ticino. Problema dei più complessi, che mette in giuoco gli interessi più disparati e la cui soluzione rappresenterà per il Cantone la possibilità di uscire dallo stato di profondo disagio economico in cui si trova ingolfato da tanti anni, senza speranza di liberazione, si direbbe, guardando gli innumerevoli tentativi fatti, ma tutti miseramente naufragati. La specialissima ubicazione del nostro Cantone, se si è dimostrata disastrosa per il commercio e le industrie ai quali è preclusa la possibilità di concorrenza, di smercio e di guadagno dalla doppia barriera delle Alpi a nord e della frontiera doganale a sud, si presenta invece in condizioni particolarmente favorevoli, per la sua ricchezza di doti naturali, se la si considera dal punto di vista turistico. Se la impossibilità o per lo meno la immensa difficoltà di fare del nostro Cantone un paese industriale è stata ampiamente e durissimamente sperimentata e dimostrata, altrettanto chiaramente i tentativi di organizzazione turistica finora fatti si sono dimostrati ricchi di interesse e fertili di risorse, e già al giorno d'oggi i benefici da esso avuti rappresentano la maggiore fonte di entrate per la cassa dello Stato. E le possibilità che offrono una natura generosa e varia, un popolo intelligente e ricco di attitudini, sono ben lungi dall'essere state tutte sfruttate o provate, ed i frutti ottenuti non corrispondono certamente, nè per quantità nè per qualità, a quelli che si potrebbero pretendere ed ottenere.

Prima di entrare nel merito della questione, ci sembra interessante ed utile dare un rapido sguardo, in questa parte introduttiva del nostro lavoro, al Cantone Ticino, alle sue condizioni geografiche e climatiche, alla storia travagliata della sua gente, al lavoro ed agli sforzi fatti sinora per dare al paese quel miglioramento di condizioni generali, quelle comodità di comunicazioni e soprattutto quella unità che, insospettati fino a poco più di cent'anni or sono, costituiscono il fattore primo della vita economica e politica di un paese che voglia essere chiamato indipendente.

Poche altre regioni compendiano, come il Canton Ticino, in uno spazio relativamente piccolo (appena 2810 chilometri quadrati di superficie) tanta diversità di forme tipiche della natura e della vita. Alpi e prealpi, pianure e laghi, dolcezza di colline vitifere, e rudezza di picchi e ghiacci, belle case espansive aperte al sole con i loro porticati e le loro logge, e adunamenti di casucce brune raggruppate e chiuse come a difendersi contro un inverno che dura lunghissimi mesi. Regione ad ogni modo prettamente lombarda, dove, dal Monte Olimpino al San Gottardo, dal Lago Maggiore al Lucomagno, si parla con poche differenze fonetiche e morfologiche, il dialetto di Milano. La linea che delimita i confini tra il Canton Ticino ed il Regno d'Italia, è per lunghi tratti quanto di più capriccioso si possa immaginare; attraversa in un luogo qualsiasi il Lago di Lugano ed il Lago Maggiore; e qui stacca dal suo versante una testa di valle e là chiude uno sbocco naturale. Questa disegnazione del confine, che prescinde da qualsiasi tracciato geografico naturale, trova la sua spiegazione nella storia. Le aggrovigliate lotte tra Como e Milano non avevano certo per iscopo di costituire provincie organiche, e ancor meno si preoccupavano di rispettare confini geografici. E le delimitazioni del Mendrisiotto e del Luganese e di parte del Locarnese sono ancor oggi quali riuscirono da quei conflitti. Quando nei secoli XV e XVI, il territorio del presente Canton Ticino fu in parte conquistato dagli Svizzeri, in parte ceduto loro, la conquista e la cessione dovettero necessariamente contenersi entro i confini, sebbene bizzarri, segnati dagli avvenimenti anteriori. La configurazione e la struttura del paese del Cantone Ticino, formato dal complesso delle prealpi compreso fra la valle della Toce ad ovest ed il lago di Como ad est e fra il massiccio del Gottardo e Lucomagno e il margine della pianura lombarda, è nettamente separata in due parti dal Monte Ceneri. Il Monte Ceneri è piuttosto che una montagna un passo fra colli e colli che, facili dalla parte del Luganese, discendono con declivi ripidi dall'altra parte verso la Valle del Ticino, un poco prima che quel fiume sbocchi nel Lago Maggiore. Il Sopraceneri ed il Sottoceneri sono due paesi geograficamente assai diversi, e si distinguono per aspetti e caratteri inconfondibili.

Il Sopraceneri, è regione di carattere eminentemente alpestre. Le valli si aprono a ventaglio a nord del Lago Maggiore e vanno a raggiungere lo spartiacque alpino. La formazione geologica del paese è prevalentemente di granito, gneiss e micascisti. Essa disegna una zona tormentata da masse di montagne dalle linee forti e recise con valli tagliate profondamente in strati ricchi, specialmente nelle parti volte a mezzodì, di sovrapposizioni moreniche postglaciali. Valli e pareti precipiti a falde scoscese, cupe di colori, talvolta nude; nella parte alta pascoli ed abetaie. L'alpe scende gradatamente dalla sua forma di maschia forza, fino a fondersi con le sponde del Lago Maggiore nella zona del Locarnese. Ed è interessante osservare come queste montagne che nelle parti alte conservano il loro rude carattere alpestre, si adagino fra castagneti, vigneti e giardini di aspetto e natura mediterranea. Luoghi di mite inverno Locarno, Ascona, Brissago, così ben difesi da solide muraglie alpine contro i rigori del nord.

Il Sottoceneri è di formazione geologica nettamente prealpina. Dai micascisti e gneis nella regione del Monte Ceneri, si arriva alla forma sedimentare e calcarea nel basso Luganese e nel distretto di Mendrisio, ove predomina la formazione prealpina fino a confondersi con le colline, residui delle morene preglaciali, dolcemente degradanti verso la vicina ubertosa pianura Lombarda. Nella parte sud del Cantone il carattere delle abitazioni è prettamente lombardo, a loggie e porticati aperti al sole generoso ed all'aria dolce e tepida. Nelle zone montane della Vallemaggia, della Verzasca, di Blenio e Leventina frammisto ad edifici moderni troviamo ancora il rude tipo di costruzione alpestre, formata da travi sovrapposte, tanto pittoresca ed in armonia con il paesaggio che la circonda. Costruzioni il cui carattere è dettato dai bisogni del clima e della località.

La popolazione del Cantone Ticino, secondo il censimento del 1° Dicembre 1930, è di 156.934 anime per la popolazione presente al momento del censimento; quella di residenza al 1° Dicembre 1930 era di 159.223 anime. Secondo le cifre date dall'Annuario Svizzero di statistica la popolazione del Cantone viene così ripartita (come censimento 1930):

Comune di domicilio	68.415
Altri comuni (del Cantone di domic.)	46.260
Altri Cantoni	11.421
Stranieri	<u>33.127</u>
Totale	159.223

circa il 39% della popolazione del Cantone Ticino è dunque formata da confederati e stranieri.

Il territorio che costituisce il Cantone presenta tale una varietà di aspetti della natura quale solo una mente ricca di fantasia potrebbe immaginare. La grande differenza di clima, di flora, di condizioni generali di vita infine, che si ha tra la regione dei laghi e la regione alpina, è veramente straordinaria se si tiene conto dell'estensione relativamente piccola del paese. Questa molteplicità di condizioni e di aspetti ha generato, come prima conseguenza, una irregolare distribuzione della popolazione sul territorio. La regione abitata tutto l'anno, astraendo cioè dai pascoli estivi e dagli Alpi, è compresa fra i 200 m. (Lago Maggiore) ed i 1500 m. (Bosco Vallemaggia) di altitudine. La densità della popolazione ha però subito notevoli mutamenti, come mostra chiaramente lo specchietto che facciamo seguire e che comprende il periodo di tempo che va dal 1870 all'ultimo censimento nel 1930.

Superficie Kmq. 2813.43	A N N I					
	1870	1880	1900	1910	1920	1930
Densità	43.2	46.3	49.3	55.6	54.1	56.6

Da quanto risulta dalle cifre qui sopra, la popolazione è dunque in aumento. Ma queste cifre considerate isolatamente non dicono un gran che, possono anzi indurre in errore, come vedremo appresso. Molto più interessante è un

esame del movimento di popolazione nei vari distretti del Cantone. Diamo la tabella delle variazioni di densità negli otto distretti per lo stesso periodo di prima, vale a dire dal 1870 al 1930.

DISTRETTO	Superficie	1870	1880	1900	1910	1920	1930
Vallemaggia	554.72	12.1	11.5	9.4	8.6	7.8	7.5
Locarno	592.96	39.4	41.1	41.5	45.5	43.0	47.3
Bellinzona	211.68	60.8	64.3	83.8	99.0	100.0	101.2
Riviera	167.34	26.5	29.2	36.0	38.7	36.8	33.5
Blenio	359.3	21.3	20.1	17.8	17.4	17.5	13.3
Leventina	492.53	20.5	30.4	19.1	19.9	20.2	19.7
Lugano	330.83	115.3	119.2	136.1	160.2	157.0	169.9
Mendrisio	104.34	175.2	187.2	232.8	270.3	257.6	269.5

Basta un solo sguardo a questi dati per rendersi subito conto della differenza grandissima che passa fra il Sopraceneri ed il Sottoceneri; il primo, regione alpestre, ha una densità di popolazione molto inferiore al secondo. La configurazione del suolo non spiega però quella costante diminuzione di popolazione che si può già osservare nello schematico specchietto qui sopra rispetto a certe località. Se osserviamo le statistiche per comune, un fatto salientissimo balza agli occhi: e cioè che tutte le valli ticinesi, senza eccezione si può dire, vanno continuamente e con tremenda regolarità spopolandosi. Ciò in parte è ben visibile nello specchietto riportato, nel quale per la Valle di Blenio e Valle Maggia si osserva una diminuzione rispettivamente da 21,3 a 17,5 e da 12,1 a 7,8. Anche la Valle Leventina, che a tutta prima sembrerebbe immune da questo male, non fa eccezione a quella che si potrebbe chiamare una triste regola generale. Osserviamo infatti per quella valle un così forte aumento di popolazione che raggiunse nel 1880 un massimo di 15.000 abitanti ed una densità di 30,4, da 20,9 che era nel 1850 con circa 10.000 anime. In seguito, fino all'anno 1900, si ha un periodo di depressione, che riduce la densità a 19,1; ma si ha subito una ripresa che nel 1920 riporta la densità al 20,2, quindi press'a poco allo stesso punto in cui si era nel 1850. Stando alle cifre, sembrerebbe quindi a tutta prima che per la Leventina non vi sia stata diminuzione di popolazione: se però si osservano le cose da vicino, vediamo che anche questa valle è come le altre, ossia non meno delle altre, in via di spopolamento. Le cifre provano infatti che l'aumento di popolazione corrisponde al periodo di costruzione della linea del Gottardo.

La cifra di 30,4 non riflette dunque che l'addensarsi temporaneo di operai per i lavori della ferrovia, affluenza che spiega pure il grande aumento di matrimoni e di nascite che le statistiche demografiche della Leventina registrarono per lo stesso periodo. Inoltre i tentativi di avviare nuove industrie, seguiti alla costru-

La cifra di 30,4 non riflette dunque che l'addensarsi temporaneo di operai per dinarie e passeggiere che influirono sul numero della popolazione. Qualche comune, Bodio per esempio, ebbe effettivamente accresciuta in modo stabile la sua

popolazione, ma di fronte ai pochi comuni privilegiati, stanno tutti gli altri che vedono la propria gente diminuire continuamente. Citiamo esempi più che eloquenti: il comune di Rossura subì dal 1850 al 1920 una diminuzione di abitanti del 50%, il Comune di Cavagnago del 59%, il comune di Dalpe del 61%. Così potremmo produrre uguali dati disastrosi per la Valle Verzasca, Valle di Blenio e Valle Maggia.

Anche la Leventina dunque non è affatto più fortunata delle altre valli. In essa pure lo spopolamento prosegue inesorabile, come nella Melezza, nella Verzasca, nell'Onsernone, per citarne solo alcune, dove esso assume spesso proporzioni veramente spaventose.

Il fenomeno dello spopolamento delle valli corrisponde all'addensarsi della popolazione nei centri: Lugano, Locarno, Bellinzona, con i relativi distretti. Le due correnti di emigrazione dalle valli e di immigrazione nelle città non si confondono però l'un con l'altra; la corrente che esce dalla valle non è mai la stessa che entra nella città, impoverendo l'una per impinguare l'altra. Se l'effettivo delle città aumenta, lo si deve alla immigrazione di stranieri e di confederati. La popolazione ticinese nel Canton Ticino non è per nulla aumentata, come potrebbe sembrare osservando la prima tabella che abbiamo dato.

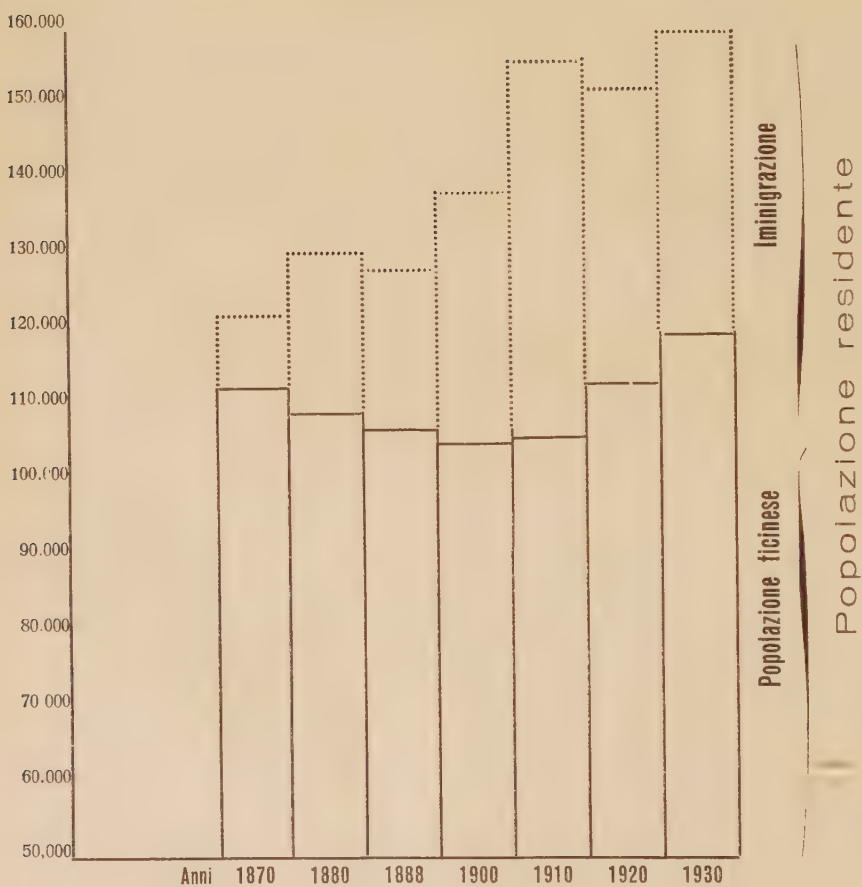
Le uniche regioni che vedono accrescere la loro popolazione sono, come abbiamo visto, i centri più il distretto di Mendrisio, che è sempre in aumento. Nelle regioni comprendenti i distretti di Lugano, Locarno e Bellinzona si concentrano oltre la metà degli stranieri ed i tre quarti dei confederati. Grande è il contrasto tra queste contrade ed il resto del Cantone. Il raffinamento degli agi più moderni, che l'affluenza cosmopolita nei centri ha fatto entrare nelle abitudini e nei bisogni della popolazione, è assolutamente sconosciuto nelle valli, dove in alcuni villaggi il tenore di vita è così primitivo e semplice da accostarsi molto allo stato di semiselvatichezza, sia per l'assoluta ignoranza delle più elementari norme di igiene, sia per la mancanza del sentimento della necessità di quei comodi elementari che a qualunque abitante del piano sembrerebbero indispensabili. E mentre nelle valli sempre più si appesantisce la mano della miseria e la popolazione si vede continuamente mutilata dalla emigrazione nelle sue forze più giovani e più produttive, nei centri sorgono e si sviluppano nuove industrie, aumenta la popolazione, si svolge insomma tutta la vita del Cantone.

Nel cinquantennio dal 1880 al 1930 si ebbe una emigrazione di oltre 25.000 giovani e uomini forti, dei quali pressochè nessuno ha fatto ritorno. Mentre la popolazione ticinese forma il 3,9% della intera popolazione svizzera, l'emigrazione del nostro Cantone da un minimo del 5,5% sul totale svizzero per il 1880, raggiunge l'8,5% per il periodo 1886 al 1895, il 12% dal 1896 al 1915, per discendere gradatamente all'8,5% nel periodo 1920-1930 ed al 6,3% nel 1932: cifre che dimostrano la decadenza delle nostre valli.

L'immigrazione non ha effetto sul ripopolamento delle valli, essa fermandosi nelle zone dei centri. — Secondo le statistiche federali nel sessantennio dal 1870 al 1930 essa andò continuamente aumentando e mentre nel 1870 era del 4 per

Movimento della popolazione del Cantone Ticino dal 1870 al 1930

Abit.



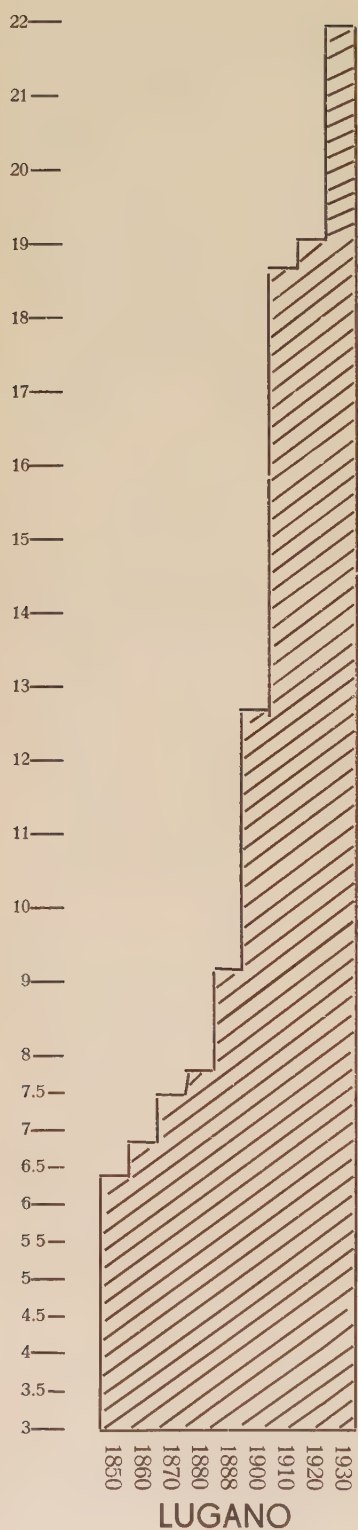
mille per l'elemento confederato, dell'1,2 per mille per i tedeschi - austriaci e del 72 per mille per gl'italiani, nel 1930 queste percentuali erano salite al 72 per mille, 14,8 per mille e 187 per mille: per l'elemento italiano vi fu una punta del 268 per mille nel 1910 che si ridusse al 197,5 per mille nel 1920. L'elemento italiano ha sempre mantenuto la prevalenza, come risulta dai seguenti dati:

1870	Confederati	514	Germanici e Austriaci	144	Italiani	8.396
1880	"	824	" " "	700	"	19.603
1888	"	1.840	" " "	570	"	17.553
1900	"	3.338	" " "	922	"	29.285
1910	"	5.245	" " "	1.595	"	41.869
1920	"	8.309	" " "	1.539	"	30.092
1930	"	11.421	" " "	2.360	"	29.775

Chiudiamo questo breve cenno dando la tabella del movimento demografico per l'ultimo decennio.

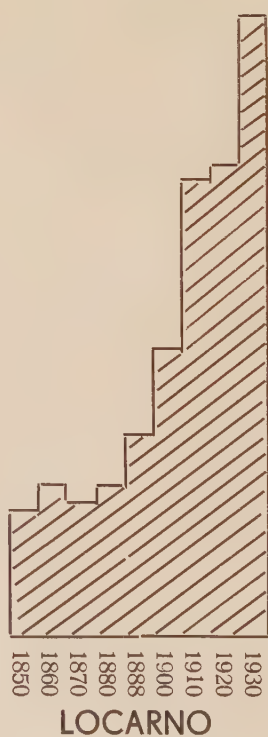
Anno	Matrimoni	N A S C I T E			M O R T I		
		Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
1923	918	1424	1400	2824	1014	1149	2163
1924	832	1401	1315	2716	1043	1133	2236
1925	861	1287	1234	2521	1077	1288	2305
1926	894	1352	1248	2600	1088	1209	2297
1927	914	1305	1274	2579	1128	1131	2259
1928	894	1245	1234	2479	1084	1138	2222
1929	853	1228	1166	2334	1144	1232	2376
1930	929	1269	1172	2441	1066	1141	2207
1931	994	1167	1231	2398	1065	1199	2264
1932	1166	1299	1206	2434	1050	1135	2185

Nelle nascite il sesso maschile è in eccedenza, mentre si ha un quantitativo più forte di sesso femminile nelle morti. Questo fatto è dovuto alla emigrazione, a cui il tributo maggiore è dato dall'elemento maschile. La preponderanza numerica del sesso femminile, generale in tutto il Cantone, è fortissima in certe valli, dove raggiunge proporzioni veramente impressionanti. Essa è dovuta all'abbandono del paese da parte dei maschi. Ecco un esempio che caratterizza molto bene questo fenomeno: nel 1900 le statistiche per la Valle Maggia davano il quantitativo di 581 uomini per ogni 1000 donne.



Movimento della popolazione dei centri principali del Cantone Ticino per il periodo 1850-1930

(in migliaia di abitanti)



CAPITOLO II°

Il clima.

Tra i fattori che concorrono a formare ciò che si può definire la forza di attrazione turistica di un determinato paese, il clima è senza alcun dubbio uno dei più importanti.

Le condizioni di vita moderne fanno sì che non si possa considerare il turismo unicamente come un lusso concesso a pochi privilegiati. La febbre di attività e di lucro che sempre più pare impadronirsi dell'umanità e che impone un ritmo di vita agitato e turbinoso, finisce a fiaccare l'organismo, costretto ad un ambiente che è quasi contro natura ed al quale non si è ancora abituato, nè adattato. I progressi enormi, meravigliosi, che nel volgere di pochi anni sono stati introdotti in tutti i campi dell'attività umana, hanno fatalmente causato un capovolgimento nel «modus vivendi» della grandissima maggioranza delle popolazioni civili. Adesso è la corsa affannosa a chi arriva primo, a chi può accaparrarsi un vantaggio magari piccolo, ma quanto mai prezioso sulla folla anonima ed infinita degli ambiziosi, dei malcontenti, dei disoccupati e degli spostati, che incalza senza requie e vuol travolgere e sorpassare. E' una lotta continua, lotta per la vita, lotta senza misericordia. Tutto vien fatto a passo di corsa; chi si arresta un istante per riprendere fiato è presto sorpassato: è un vinto. La caotica visione che offre il traffico di una grande metropoli dà bene l'immagine dell'affanno, del nervosismo e di quel vago ma assillante sentimento di pericolo che sono le caratteristiche della vita moderna. Caratteristica di questa epoca del trionfo della tecnica, è la meccanizzazione dell'attività umana, la creazione dell'uomo-macchina, condannato per tutta la vita a fare quel dato numero di movimenti «razionalizzati», sempre gli stessi; così ammirevole di regolarità e di precisione che, alla fine, dinanzi ad un istrumento umano così perfettamente cronometrico, vien fatto di domandarci se il togliergli quel lavoro di tra le mani per dargli un'altra occupazione non sarebbe come levare un ingranaggio da uno di quei meccanismi, capolavori di ingegno, che permettono ai famosi «automatici» di fare quel dato numero di movimenti, grandiosi senza dubbio, ma invariati e limitati. Razionalizzazione applicata a tutti i campi, tecnica e meccanica, introdotta in tutte le forme immaginabili, sempre per il conseguimento dello stesso fine; far presto, il più presto possibile, ed il meglio possibile, sacrificando tutto, personalità, volontà, umanità pur di assicurarsi il maggior numero di gettoni.

Si capisce come un sistema di vita simile domandi un dispendio straordinario di energia, una continua tensione nervosa, alla quale l'organismo non potrebbe resistere se non gli si concedesse di tanto in tanto una sosta. Questo bisogno di reazione appare chiaramente dallo sviluppo straordinario che hanno preso negli ultimi anni gli sports, guadagnando ogni strato della popolazione. L'amore per lo sforzo fisico, che stanca il corpo e obbliga a concentrare tutte le facoltà fisiche e mentali nella gara, rappresenta pure la ricerca di una distrazione, per lo spirito affaticato dal lavoro intenso e snervante della giornata. Calcio, tennis, sci, atletica, non hanno mai contato tanti e così appassionati cultori come in questi ultimi tempi. Certamente le cause sono molte e complesse, ma lo spirito battagliero e di emulazione che sta alla base di tutte le manifestazioni sportive ha la sua origine nella mentalità che è andata formandosi e sviluppandosi come conseguenza del nuovo genere di vita creata ed imposta dal progresso; di pari passo si è sviluppato il gusto per i viaggi, parte grazie alle grandi facilitazioni e comodità che offrono gli odierni mezzi di trasporto, parte in conseguenza della ragguardevole diffusione di libri, di giornali illustrati, di riviste, che contribuiscono ad aumentare la cultura generale del popolo facendogli conoscere paesi nuovi, tradizioni nuove, che lo invogliano a viaggiare, a vedere, ad entrare in contatto con luoghi e genti ignote.

Ma non si può attribuire a queste due sole cause (rapidità e facilità di trasporti e diffusione della stampa) lo sviluppo che ha preso il turismo negli ultimi decenni. Un bisogno di cambiare ambiente, di veder altri visi, di mutare per qualche tempo le proprie consuetudini è sicuramente uno dei fattori, e non degli ultimi, che portano al turismo. Quel bisogno di « détente » generato dalle condizioni di attività moderne, che trova la sua soddisfazione più completa nel sottrarsi totalmente per un certo periodo al solito ambiente ed al solito regime di vita, è a nostro giudizio una delle cause principali che spingono, forse il più delle volte subcoscientemente il cittadino sedentario, l'industriale affaticato, il borghese annoiato e nevrastenico, a darsi al turismo. Considerato da questo punto di vista, il turista appare quasi come un ammalato in cerca della cura migliore.

Molte sono le cause che influiscono sulla scelta della meta di un turista. La natura, la moda, le comodità di comunicazione e i mezzi di trasporto, il costo della vita, il corso della moneta, sono tutti fattori importanti che agiscono pro e contro il movimento turistico di una data stazione o paese. Per « natura » intendiamo, oltre la bellezza del paesaggio, più o meno ricco di vegetazione lussureggiante, di aspetti idillici, di punti pittoreschi, anche e specialmente il clima, che determinato dalla posizione geografica e dalle condizioni topografiche di un dato luogo è a sua volta fattore determinante della vita, animale e vegetale, del luogo stesso. La temperatura, l'umidità atmosferica, la nebulosità, la insolazione, sono tutti agenti che caratterizzano il clima.

L'influenza che può esercitare il clima sul movimento turistico di una stazione è evidente. Dal clima dipende tutto l'aspetto esteriore di un luogo, la vegetazione, il modo di vivere, il carattere della gente; dove più rapida e sen-

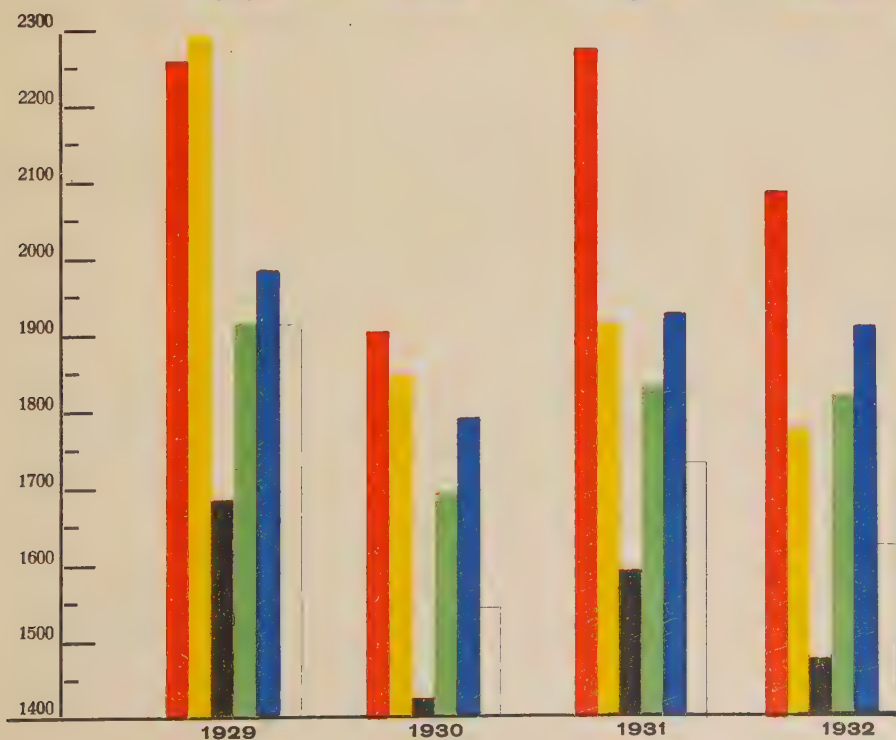
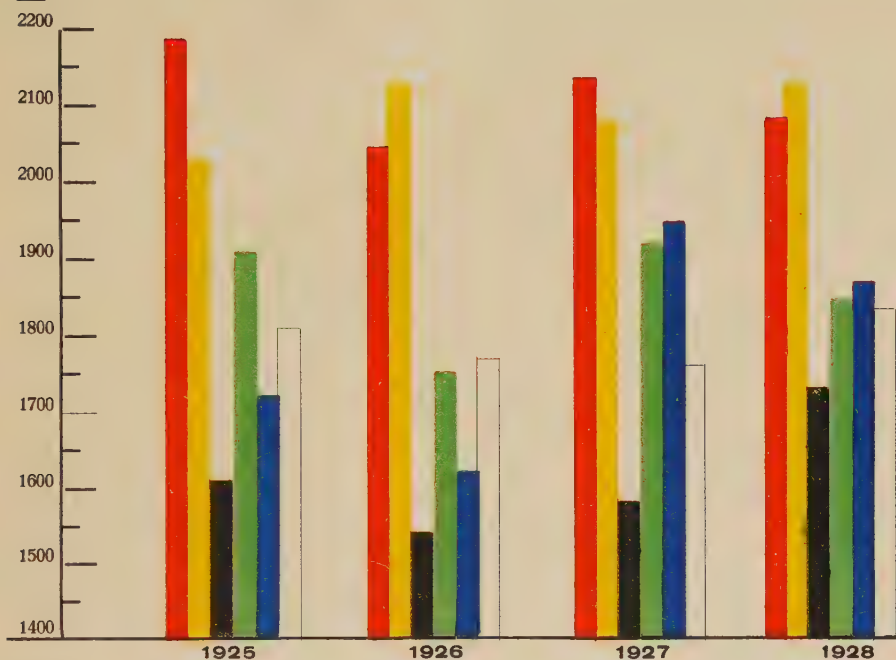
SOMMA ANNUALE DELLE ORE DI SOLE

Lugano ■
Lucerna ■

Losanna ■
Arosa ■

St. Moritz ■
Berna ■

Ore



sibile è l'azione benefica del clima sull'organismo, maggiori saranno le possibilità e le probabilità di un forte sviluppo turistico. Non vogliamo dire con questo che una stazione turistica debba alla fine essere considerata come un vasto sanatorio, ma è chiaro che anche i turisti di costituzione normale cercheranno di approfittare quanto più possibile dei vantaggi che possono offrire le condizioni particolarmente favorevoli di una determinata località. Quindi la loro scelta cadrà di preferenza su luoghi che al diletto offerto da un paesaggio attraente uniscono la possibilità di beneficio e di ristoro per il corpo. L'aria pura, la temperatura favorevole, una forte percentuale di giornate soleggiate, sono altrettanti fattori di attrazione per il forastiero, i quali per la loro igienica azione, lo invitano a tornare altre volte e lo convincono della convenienza di un soggiorno prolungato, più e meglio di ogni « *réclame* ».

Il Cantone Ticino a questo riguardo è in una situazione assolutamente privilegiata. Alla grande varietà che presenta la sua configurazione topografica corrisponde una eguale varietà di clima. Sarebbe difficile immaginare maggiore dovizia di svariate condizioni climateriche, raccolta in sì breve territorio.

Abbiamo detto, più sopra, che il territorio ticinese si divide geograficamente in due parti: il Sopraceneri, di carattere nettamente montano, ed il Sottoceneri, la cui configurazione e natura annunciano la vicinanza della Lombardia. A questi due caratteri ben distinti del suolo corrispondono, in linea generale, il clima alpino ed il clima mite e temperato delle regioni basse. Ma il Cantone Ticino, data la speciale ubicazione e la conformazione delle sue vallate principali, che tutte volgono verso mezzogiorno, è soggetto all'influsso delle correnti aeree provenienti dal Golfo di Genova, le quali, non trovando seri ostacoli sul loro cammino, arrivano al Canton Ticino ancora cariche dei balsami e del calore mediterraneo, modificando in modo assai profondo la temperatura e le condizioni climatiche di tutte le regioni del basso Ticino. Regioni che possono così godere di un clima quale si riscontra normalmente in regioni molto più meridionali del nostro Cantone. Ricche di vapori marini, le correnti mediterranee vengono a cozzare contro i ghiacciai delle Alpi, dando così origine a precipitazioni abbondantissime, talvolta locali, talvolta generali, ma sempre di breve durata. Quantunque per il Cantone Ticino il livello millimetrico delle precipitazioni annue sia molto alto, uno dei più alti della Svizzera, la percentuale delle giornate di pioggia è minore di quella dell'Altipiano svizzero. La temperatura, in generale molto dolce, l'acqua abbondante, il sole generoso, concorrono a fare del basso Ticino un vero giardino, dalla vegetazione lussureggiante, degna di stare alla pari con quella della Riviera.

Tali precipitazioni assumono però talvolta il carattere di veri e propri nubifragi: cateratte d'acqua si abbattono improvvisamente sul paese con estrema violenza, provocando piene di fiumi e causando molte volte danni gravissimi.

Ricorderemo tra le piene memorabili che lasciarono maggior traccia delle loro tristi conseguenze quella del 1514, avvenuta in seguito alla rottura dell'argine che lo scoscendimento del Monte Crenone sopra Biasca aveva formato attraverso la Valle di Blenio; quelle del 1807, 1824, 1829, che recarono danni im-

mensi specialmente alla rete stradale cantonale allora in costruzione; quella del 1868, che distrusse quasi tutti i ponti della Leventina e di Blenio. Ora però con la correzione dei fiumi la mano dell'uomo ha in buona parte domato la furia delle acque, arginandole e guidandole in modo che non abbiano più a ripetere le rovine da esse causate per il passato.

L'influenza delle correnti mediterranee si manifesta in modo sensibilissimo, oltrecchè sul regime meteorologico, anche sul clima, specialmente nella parte meridionale del Cantone. Ivi la temperatura è dolce senza subire grandi sbalzi, segue una linea molto regolare ed uniforme: non è troppo fredda d'inverno, nè troppo calda nell'estate. E' naturalmente meno temperata nella parte superiore del Cantone, nelle valli di Blenio, di Leventina. La rigidità della temperatura invernale vi causa frequenti ed abbondanti nevicate, che sui numerosi e bellissimi pendii di cui quelle vallate sono ricche formano ottimi campi sportivi invernali, dove ogni anno accorre un sempre crescente numero di ferventi. D'estate invece la temperatura, assai mite, avvalora la bellezza del paesaggio, ricco di prati e alpi pittoreschi, di pinete, di abetaie, e fa di quelle vallate un soggiorno ideale.

Crediamo opportuno, a questi pochi e schematici cenni aggiungere alcune tabelle desunte dai dati gentilmente fornitici dall'Ufficio Meteorologico Svizzero e da privati. Queste tavole mostrano con maggior chiarezza ed evidenza delle parole la situazione del nostro Cantone dal punto di vista meteorologico e climaterico.

Media della temperatura mensile, in gradi Celsius, per il periodo di undici anni (dal 1922 al 1932).

Località	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Lugano	1,8	2,9	6,8	10,7	15,3	19,2	21,5	20,3	16,6	11,6	7,1	3,1
Locarno	3.-	4,05	8,0	11,5	15,7	19,3	21,06	21,1	17,1	12,2	7,9	4.-
Bellinzona	1,9	3,2	7,4	11,1	15,6	19,5	21,2	20,3	16,7	11,7	7.-	2,8
Faido	0,6	1,2	4,3	8,1	12,7	16,7	18,3	17,6	14,2	9,4	5,1	1,1
Airolo	-2,6	-1,8	1,7	4,9	9,5	13,6	15,7	15,1	11,6	6,8	2,1	-1,9
Comprovasco	1,1	2.-	5,6	9,3	13,2	17.-	19,5	18.-	14,8	10.-	5,9	1,9

La più alta media mensile venne registrata nel Luglio 1928:

Lugano	anno	1928	media di Luglio	25,3 C
Locarno	"	"	"	24,7 C
Bellinzona	"	"	"	24,7 C
Faido	"	"	"	22,- C
Airolo	"	"	"	19,- C
Comprovasco	"	"	"	21,9 C

e quella minima mensile nel Gennaio e Febbraio 1929:

Lugano	anno	1929	media di Gennaio	+	0,5	Febbraio	-	1,2
Locarno	"	"	"	+	1.-	"	+	0,4
Bellinzona	"	"	"	-	1,3	"	-	1,3
Faido	"	"	"	-	2,7	"	-	3.-
Airolo	"	"	"	-	4,9	"	-	4,6
Comprovasco	"	"	"	-	2,0	"	-	2,6

Per le precipitazioni riportiamo nella seguente tabella la media dei giorni di pioggia e la quantità d'acqua caduta in m/m, sempre per lo stesso periodo 1922 - 1932.

Lugano	giorni di pioggia	108,2	pioggia m/m	1785,8
Locarno	»	109,-	»	1945,8
Bellinzona	»	101,9	»	1595,4
Faido	»	102,4	»	1638,5
Airolo	»	124,9	»	1862,9
Brissago	»	101,9	»	1595,4
Cevio	»	107,2	»	1897,1
Sonogno	»	107,3	»	2129,9
Camedo	»	97,7	»	2341,5
Comprovasco	»	102,3	»	1407,2
Olivone	»	106,8	»	1539,8

Il fatto che alle testate delle valli ticinesi e cioè ad Airolo, Cevio, Sonogno, Camedo si abbiano le maggiori precipitazioni, è dovuto alla azione dei vicini ghiacciai, contro i quali vanno ad urtare le correnti del sud e vi si condensano maggiormente e più rapidamente provocando piogge intense ma di breve durata. Così Camedo, che segna il quantitativo più elevato ed il minor numero di giorni piovosi, deve tale preminenza all'arrivo delle correnti dalla Valle Vigezzo e dalle Centovalli con precipitazioni violenti, i cui dannosi effetti si abbattano sul regime della Maggia.

La media dei giorni piovosi per tutto il Cantone, nel detto periodo di undici anni, fu di 110 con m/m 1664 di pioggia.

Per le giornate di sole ed ore di sole, i dati dell'Ufficio Meteorologico Svizzero riflettono pressochè unicamente la Città di Lugano, e mancano totalmente i dati riguardanti le altre località del Cantone.

Nella tabella che segue sono indicate le giornate di sole per Lugano i cui dati valgono anche per tutta quella plaga e quindi anche per Castagnola e Monte Brè, centri importanti del turismo.

Giornate di sole per Lugano.

Anno	Gennaio-Marzo	Aprile-Giugno	Luglio-Settembre	Ottobre-Dicembre	TOTALE
1922	62	78	79	61	280
1923	74	78	86	57	295
1924	65	71	81	59	286
1925	65	71	79	68	283
1926	66	78	89	66	299
1927	67	86	83	56	292
1928	63	73	87	71	294
1929	72	84	89	65	310
1930	55	72	86	69	282
1931	67	80	84	67	298
1932	70	77	88	66	311
Media annua	66	77	84,6	64	293

Per la **zona di Locarno** non si hanno osservazioni: accenniamo ai seguenti dati sulle **Ore di Sole** tolti dalla pubblicazione del Dr. K. Röth sui « Monti di Locarno » riferentisi alla media delle osservazioni di dieci anni.

Località	Totale annuo	Totale nel mese			
		Dicembre-Febbr.	Marzo-Maggio	Giugno-Agosto	Settembre-Nov.
Zurigo	1702	165	540	649	348
Davos	1768	265	561	594	408
Arosa	1934	286	557	648	443
Monti Locarno . .	2282	438	579	798	467

Specialmente favorevole risulta il periodo invernale da Dicembre a Febbraio con un totale di ore di sole ben superiore che a Davos ed Arosa, e per il quale si deve anche tener conto che la minima temperatura invernale è assai più alta che nelle citate località.

Il valore medio di dieci anni delle giornate MOLTO SOLEGGIATE nei mesi invernali è di 75 per Locarno, mentre è di 71 per Lugano, Davos 45, Montreux 34, Ginevra 23, Lucerna 13, ciò che caratterizza il valore del clima di Locarno e zona limitrofa.

Dalle tabelle sopra riportate risultano in modo evidente le favorevoli condizioni del clima del Ticino, non soggetto a freddi eccezionali di lungo periodo e nemmeno a piogge troppo insistenti e calori eccessivi nella estate: clima temperato quindi che per le differenti stagioni presenta altrettante zone favorite ed adatte ad un razionale sviluppo turistico.

E' certo che dal punto di vista turistico propagandistico il clima ha una parte di primaria importanza. Le sue influenze sull'abitabilità di un luogo, sulla vegetazione, sul paesaggio, sulla natura stessa degli abitanti; l'azione curativa che può avere su organismi fiaccati, sono fattori di interesse propagandistico enorme. E per una regione di soggiorno e di cura quale si afferma il nostro Cantone, questi fattori sono di vitale interesse. Con uno studio ordinato e metodico del clima e delle emanazioni radioattive del sottosuolo, che dalle prime osservazioni fatte sembrano da noi pure particolarmente forti ed efficaci, e con un'abile e provvida divulgazione dei risultati ottenuti, si porterebbe un contributo preziosissimo allo sviluppo del turismo nel Cantone Ticino. Si arriverebbe a riconoscere il giusto valore di tante plaghe della nostra terra che ora sono quasi affatto neglette. Molte regioni del Cantone hanno allo stato latente una potenzialità turistica per lo meno uguale a quella dei pochi centri attorno ai quali si raccoglie e si limita il movimento dei forastieri nel Ticino. Dare efficienza a quelle forze sinora inerti con una sapiente organizzazione di propaganda alberghiera, sarebbe assicurare al paese una nuova, ricca e sicura fonte di benefici e di guadagno, primo passo verso quello stato di benessere e prosperità del Cantone Ticino che è tra le più vive aspirazioni di ogni cittadino ticinese degno di questo nome.

CAPITOLO III°

L'Agricoltura.

Prima della ferrovia del San Gottardo, che aperse nuovi orizzonti di comunicazione ed espansione commerciale, mettendo in contatto rapido e diretto il nord con il sud dell'Europa attraverso il nostro paese, l'agricoltura era una occupazione principale della maggior parte della popolazione del Cantone. Gli abitanti cercavano di ricavare dal suolo il necessario per sopperire al genere di vita semplice e modesto di allora. Ciò specialmente a causa delle difficoltà di procurarsi altrove quanto con un po' di lavoro si poteva trovare in casa propria. Si può dire che l'unica risorsa fosse il lavoro inerente ai mezzi di trasporto a trazione animale, il solo che esistesse oltre a quello di piccole industrie locali da esso dipendenti. La vita aveva allora un carattere più famigliare; i centri erano assai meno popolosi, ma in compenso assai più popolosi i villaggi.

La coltivazione era però limitata alle risorse necessarie e mirava in particolare ad una intensa coltivazione del grano, perchè le limitate possibilità dei mezzi di trasporto, non permettevano una forte importazione dall'estero, ossia dalla vicina Lombardia unica fornitrice. Ogni chiusura di confine, per cause politiche o militari, causava una sicura penuria di viveri e quelle carestie che tanto hanno provato le nostre popolazioni. Ad esempio, la chiusura dei confini decretata dall'Austria nel 1848 portò una così tremenda carestia, da ridurre gli abitanti delle nostre vallate superiori a sfamarsi con pane impastato di cortecce d'alberi macinate.

Molte zone di terreno fertile erano abbandonate, specialmente nelle valli del Ticino e del Vedeggio, causa il selvaggio percorso delle acque che ad ogni grossa piena sortivano dall'alveo, allagando larghe estensioni di coltivi e rovinando i raccolti. Le terre lavorate nel piano e sulle falde dei monti, erano ben lungi dal dare quel rendimento che un lavoro meglio organizzato avrebbe reso. Tutto procedeva secondo antichi sistemi, tramandati di generazione in generazione e basati unicamente sulle disponibilità dei mezzi locali. Lunghi anni di dominazione prepotente e avida, che costringeva la popolazione a tasse e tributi esorbitanti, depredandola di tutto quanto non sembrasse assolutamente necessario per vivere, avevano fatto perdere ogni interesse ed ogni amore al lavoro. Inoltre, il continuo passare e ripassare di gente armata, che con la forza si appropriava tutto quanto le occorreva, aveva finito col gettare nella miseria i poveri contadini, i quali stanchi di lavorare per essere derubati, avevano ormai limitato la produzione ai bisogni familiari.

Quando finalmente il Cantone Ticino si proclamò libero ed indipendente, le Autorità Cantionali sollecitamente si accinsero allo studio ed alla promulgazione di leggi atte a porre freno, se non un termine, a quel rovinoso stato di cose. Fra i primi e più importanti provvedimenti noteremo le leggi dell'8 e del 26 maggio 1806 e del 2 giugno dello stesso anno, le quali furono «... senza provide e salutari atti»

« necessitava si promovesse possibilmente nei cittadini l'amore e lo zelo per « la coltivazione di immobili per tanti anni infruttuosi. Lande estese di terreni « comunali giacevano neglette da anni e da secoli, ed il loro prodotto limita- « vasi ad una meschina pastura per il bestiame e per gli abitanti. Frattanto man- « cavano nel Cantone i mezzi di sostentamento e quei terreni che potevano « supplerne una parte venivano lasciati nell'antica sterilità e nell'abbandono ». Così descrive il Baroffio la situazione veramente poco confortante in cui si trovava l'agricoltura ticinese al principio dell'Indipendenza del Cantone. La legge del 28 maggio 1806, emanata appunto per incoraggiare il dissodamento e la coltivazione dei terreni abbandonati, dava facoltà ad ogni abitante, stabilito da almeno 10 anni nel Comune, di acquistare da 2 a 10 pertiche di terreno a prezzo specialmente favorevole ed esente per un periodo di 6 anni da nuove imposte. L'acquirente aveva però l'obbligo di coltivare entro un anno quel terreno a cereali. In un Messaggio del Piccolo Consiglio in data 2 maggio 1807, veniva fra altro detto che «... l'incoraggiamento dell'agricoltura è stato il principale og- « getto che ha fissato la cura dell'Autorità legislativa nell'ultima sessione... » e più innanzi si fa lagnanze che «... molte mille pertiche di terra sono dall'in- « dolenza dei possessori condannati a sterilire fra le paludi nelle pianure di Ma- « gadino e Osogna, le quali potrebbero con facilità ridursi in stato di offrire il « più largo compenso ai coltivatori e soddisfare ai bisogni del Cantone e ren- « derlo indipendente dall'estero... ».

Bisogna però arrivare sino al 1894 innanzi di poter trovare nel Cantone Ticino un principio di vera e propria regolamentazione organica e solida dell'agricoltura. E' difatti di quell'anno la prima legge ticinese sul promovimento dell'agricoltura, in applicazione della legge federale del 1893. Data pure d'allora la creazione di un Dipartimento di agricoltura ticinese, che prima nemmeno esisteva di nome, per opera di Rinaldo Simen, che ne assunse personalmente la direzione.

Con la costruzione della ferrovia del San Gottardo la classe agricola ticinese subì una forte diminuzione.

L'apertura di questa nuova grande via di comunicazione spinse parte degli agricoltori a cercarsi maggiori guadagni sia nelle industrie che andavano sorgendo, sia emigrando al di là del Gottardo ed in misura ancora maggiore oltre Oceano. La popolazione agricola, che prima rappresentava il 70% dell'intera popolazione del Cantone, è discesa al 40%. Sulla determinazione di queste percentuali influisce anche il fatto che parallelamente ad una emigrazione di agricoltori, la ferrovia provocò una immigrazione di non agricoltori. I censimenti del 1920 e 1930 davano le cifre seguenti:

Anno 1930		Anno 1920	
Agricoltori	30.809	Agricoltori	26.299
Arti e mestieri	25.475	Arti e mestieri	30 754
Commercio e trasporti	12.805	Commercio e trasporti	11.213
Altre professioni	9.524	Altre professioni	—, —

Dunque, malgrado la diminuzione subita, la classe agricola è ancora una delle più numerose del Cantone. Ma il danno maggiore è dato non solo dalla diminuzione quantitativa degli agricoltori ma dal peggioramento qualitativo. Le forze più giovani e più valide abbandonarono i campi ed alla famiglia agricola rimasero soltanto le forze meno valide, le donne ed i vecchi.

Fertili campi buoni produttori di granaglie, ubertosi vigneti in piano e in collina, vennero mano mano abbandonati per mancanza di braccia. In aziende sulle quali una volta vivevano, lavorando esclusivamente la terra, 8-10 persone, oggi non si contano che 2-3 persone, in gran parte di età avanzata. Basta uno sguardo alle cifre delle statistiche per essere colpiti dalla straordinaria situazione in cui si trova la popolazione agricola del Cantone Ticino.

Produzione del suolo.

Anno 1930

Svizzera:	
Uomini	369021
Donne	51195
	420216

Cantone Ticino:	
Uomini	12995
Donne	13304
	26299

Ne risulta che mentre la proporzione delle donne addette alla lavorazione del suolo per la Svizzera è del 12,2% (computando nel calcolo anche i dati relativi al Cantone Ticino), la percentuale per il Cantone Ticino si eleva al 50,9%; le donne rappresentano quindi più della metà dei lavoratori del suolo ticinese.

Persone dedite all'agricoltura di età superiore ai 60 anni.

1920		1930	
Svizzera %	Cantone Ticino %	Svizzera %	Cantone Ticino %
13,7	19,2	—	26,5

Una delle cause che contribuiscono alla diminuzione della popolazione agricola, è lo straordinario frazionamento e la piccolezza delle parcelle della proprietà agricola ticinese. Vi sono dei prati di 51 mq., di 22 mq., persino di 11 mq., dei campi di 21 mq., di 3 mq., delle vigne di 24 mq., delle selve di 32 mq. Se è vero che la piccola proprietà può presentare dei vantaggi, è altrettanto vero che quando essa è ridotta a così esigue proporzioni gli inconvenienti che ne

risultano sono gravissimi. Infatti, quando l'azienda è tanto piccola da non dare nemmeno lavoro sufficiente a tutti i membri della famiglia, questi sono fatalmente indotti a ridurre sempre più il lavoro dedicato ai campi ed a cercare invece altrove una fonte di guadagno più sicura, più facile e di solito anche più redditizia. Nel nostro Cantone vi sono decine e decine di Comuni dove il grande frazionamento della proprietà rende impossibile una proficua organizzazione dell'economia agricola, come anche più difficile l'esercizio del credito ipotecario agricolo.

Il frazionamento della proprietà e la piccolezza delle parcelle, uniti alla elefantiasi del risparmio, che si riscontra in molte famiglie di contadini, sono forse le due malattie più gravi che affliggono l'agricoltura ticinese, impedendone lo sviluppo e riducendola a quello stato di rachitismo nel quale da anni è immiserita.

Il ramo principale dell'agricoltura ticinese è l'allevamento del bestiame e la produzione del latte e dei latticini. L'estensione dei prati e pascoli occupa la massima parte della superficie produttiva del Cantone. Dall'annuario statistico svizzero si rilevano i seguenti dati sull'utilizzazione del suolo rispetto alla superficie.

Anno 1929

Cereali	Altre coltivazioni	Vigna	Prati e campi	Foreste	Pascoli
9,2	12,7	18,0	199,9	730,6	1111,6

Il restringersi dell'agricoltura ticinese quasi unicamente al prato naturale, è pure una conseguenza della diminuzione di braccia valide al lavoro campestre. Il prato non è certamente la cultura più redditizia, ma è quella che richiede il minor lavoro per la maggior parte dell'anno. La stessa cosa si può dire a proposito della vite americana, la cui cultura è molto diffusa nel Cantone e specialmente nel Sottoceneri, non perchè sia più redditizia della vite nostrana (ciò che infatti non è), ma perchè richiede minor cura e minor lavoro. La floricoltura e l'orticoltura hanno, in qualche regione, una buona produzione ed anche esportazione oltre Gottardo. Nella bassa Valle del Vedeggio, nel basso Malcantone, nel Mendrisiotto, l'agricoltura ha raggiunto un notevole sviluppo ed è esercitata in tenute di una certa importanza.

In codeste località, dove la produzione del suolo è discretamente redditizia, si è maggiormente sviluppato il credito agricolo. Esso viene accordato in massima parte dalla Banca dello Stato, presso la quale i depositi a risparmio sono in continuo aumento provenienti in grandissima parte dalla campagna e dalle valli, permettendo all'Istituto di credito ufficiale del Cantone, di fare fronte in larga misura alle esigenze del credito ipotecario. Un raffronto fra il movimento di deposito a Cassa di risparmio garantito dalle Banche private e

quello presso la Banca dello Stato, dimostra che la preferenza accordata a quest'ultima va sempre più accentuandosi.

La violenza dei nubifragi che, come abbiamo detto più sopra, furono spesso causa di rovine e di ingenti danni, provocando piene e straripamenti di fiumi, sconvolgendo campi e colture, rovinando annate intere di raccolti, hanno pure contribuito in larga misura all'arenamento dell'agricoltura ticinese. Con le opere di correzione dei suoi corsi d'acqua principali, il Cantone Ticino ha provveduto negli ultimi cinquant'anni a garantire una certa sicurezza alle sue terre ed agli abitanti, sobbarcandosi una spesa che raggiunge complessivamente circa 27 milioni di franchi. Opere di bonifica di terreni, costruzioni di strade agricole, costruzione di stalle e di acquedotti agricoli, impianti di fili a sbalzo, rimboschimenti, provano l'attività svolta al riguardo dai dirigenti del Cantone ed i sacrifici cui la popolazione si è sobbarcata per il promuovimento dell'agricoltura ticinese. Tra le opere di risanamento più notevoli, sia per l'importanza dei lavori e l'estensione della zona interessata, sia per i risultati che se ne attendono, sono da notare i lavori di bonifica del Piano di Magadino. Lavori più volte interrotti e ripresi che diedero luogo ad una quantità di litigi e di beghe, sì che alla fine dovette intervenire l'Autorità legislativa. La bonifica del Piano di Magadino si può considerare già a buon punto con la correzione del fiume Ticino; opera grandiosa questa, sussidiata dalla Confederazione, della quale il Gran Consiglio Ticinese si occupò per la prima volta nella seduta del 23 maggio 1845, in base alla mozione Duchini, tendente «..... a far riconoscere « alla Pubblica Autorità di costruire dei solidi ripari contro alcune deviazioni « del fiume Ticino, facendovi concorrere nelle spese lo Stato ed i Comuni e « privati interessati.... ». Problema vecchio, dunque, di cui si occuparono i nostri padri, persuasi della sua importanza per il bene del paese, ma anche difficile e complesso, specialmente per la ingente somma di denaro che la sua soluzione domanda. Non è tuttavia lontano il giorno in cui terre, prima acquitrinose e povere di prodotti, saranno rese a nuova vita, rigoglieranno di bella vegetazione e le acque scorreranno ordinate e tranquille, domate dalla mano dell'uomo. I lavori di correzione del Ticino, iniziati nel 1888, furono condotti a termine intorno al 1896. Problema stato largamente trattato da Carlo Cattaneo, e nel nov. 1861 anche dal Gran Consiglio per iniziativa del consigliere Pedrazzini.

Sono quindi più di ottantanni che il quesito è in corso di studio. Nella sua parte inferiore il Piano di Magadino non è, si può dire, che una vasta plaga soggetta al regime del Lago Maggiore. Già con la correzione del fiume Ticino, il terreno guadagnato sulle antiche sabbie limacciose fu di circa 330 ettari, ma gran parte della zona rimane ancora infruttuosa per l'insufficiente scarico delle acque provenienti dai pendii montani e delle acque alluvionali che si raccolgono nelle bassure formando degli acquitrini. Il sottosuolo del Piano è per di più percorso da una sorgente d'acqua sotterranea, che incontrandosi con strati poco permeabili, viene sospinta verso la superficie. L'opera di prosciugamento e di bonifica consiste nel raccogliere e scaricare le acque nel lago e nell'abbassare il livello della vena sotterranea ad una conveniente profondità.

Il progetto dell'opera di risanamento del suolo propriamente detto, comprende anche la costruzione di una rete stradale ed il raggruppamento dei terreni. E' pure prevista la costruzione di aziende agricole con nuovi e razionali caseggiati rurali, aziende modernamente attrezzate, che permetterebbero uno sfruttamento migliore del suolo in condizioni di lavoro più vantaggiose. Attualmente il reddito si può calcolare in circa 6.000.000 di franchi, vale a dire in franchi 2.600 per ha., la superficie essendo di 2.310 ha. A bonifica ultimata si calcola il reddito in circa 4000 fr. per ha. L'importo preventivato per questi lavori di bonifica era di fr. 4.330.000, per opere che interessavano una regione di 2100 ha., ma essendo poi stata inclusa nei lavori di bonifica la zona fra Giubiasco e Bellinzona, ed altre zone sulle due sponde del Ticino per una superficie totale di circa 1400 ha., bisognerà calcolare qualche milione in più di quanto non preveda il preventivo iniziale. Del resto i preventivi di dettaglio non sono ancora definitivi. I lavori sono sussidiati dalla Confederazione con una media del 53,70% sotto il titolo « Correzione di corsi d'acqua », e dal Cantone col 35% a mezzo di prelevamento sui crediti stanziati dal Gran Consiglio per miglorie del suolo.

Oltre ai danni causati dalla furia delle acque, che tutti i lavori cui abbiamo brevemente accennato tendono a ridurre al minimo possibile, bisogna ricordare un altro flagello al quale non c'è sgraziatamente rimedio alcuno: la grandine. Questa, precipitando nei mesi caldi, quando i raccolti sono maturi e la vite pronta per la vendemmia, mitraglia e distrugge in pochi minuti tutto il lavoro di un anno, non lasciando, là dove prima erano grossi e appetitosi grappoli di uva, se non mal ridotti tralci. In base ai dati fornitici da privati e dall'Ufficio Meteorologico di Zurigo, elenchiamo nella tabella seguente i comuni ticinesi colpiti dalla grandine durante il periodo 1922-1931.

Numero dei Comuni Ticinesi colpiti dalla grandine:

Anno	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	TOTALE
1922	—	—	—	—	—	21	20	11	—	—	—	—	52
1923	—	—	—	—	18	13	30	12	17	—	—	—	90
1924	—	—	—	—	10	13	38	13	13	—	—	—	87
1925	—	—	—	—	13	51	48	15	4	—	—	—	131
1926	—	—	—	2	41	21	20	4	12	—	2	—	102
1927	—	—	—	16	2	14	74	93	13	—	1	—	213
1928	—	—	—	3	82	23	90	86	—	—	—	—	284
1929	—	—	—	—	14	15	143	6	5	—	—	—	183
1930	—	—	—	2	1	29	85	16	6	3	—	—	142
1931	—	—	—	—	53	74	122	21	—	—	—	—	270

In questi dati i Comuni situati nelle zone più battute dalla grandine, figurano conteggiati più volte. Le zone maggiormente soggette sono: campagna del Mendrisiotto e le colline di Besazio ed Arzo, la Valle del Vedeggio e le terricciuole di Gordola, Cugnasco e Gudo, cioè le migliori.

L'agricoltura ticinese attraversa senza dubbio un momento critico, e la sua salute è tutt'altro che florida. Molto è stato fatto, specialmente dalla Confederazione, ma moltissimo resta ancora da fare, specialmente dal Cantone. Numerose questioni che avrebbero bisogno di una immediata soluzione sono trascinate per mesi e anni prima che si possa intravedere un risultato positivo.

Per terminare questo rapido sguardo sull'agricoltura ticinese riorderemo le severe parole che l'ingegnere G. Donini disse, a proposito dell'indolenza dei ticinesi per ciò che riguarda la questione agricola, in un suo interessantissimo studio pubblicato sulla rivista « Wissen und Leben » qualche anno fa:

« Quel po' di bene che negli ultimi trent'anni è venuto all'agricoltura ticinese è dovuto alla Confederazione... ma nessun aiuto federale potrà raggiungere lo scopo se da parte del Cantone non si farà quello che anche ad esso spetta di fare e che solo esso può fare. Se non si è fatto di più è unicamente perchè il Cantone non ha saputo e voluto approfittare in misura maggiore dell'aiuto federale ».

E' tuttavia doveroso di rilevare quanto le Autorità cantonali e federali hanno fatto e continuamente fanno a favore di questo importantissimo ramo della attività ticinese, dedicandovi cure e somme ingenti, in cui frutti, giova sperarlo, saranno manifesti fra qualche decennio.

CAPITOLO IV° .

Riassunto storico sui commerci e sulle industrie del Cantone Ticino.

La situazione geografica del Cantone Ticino, che lo pone quale sentinella avanzata verso la catena delle Alpi, è stata causa, sin dai più remoti tempi, di lotte e contese, che, quasi senza tregua, hanno per molti secoli travagliato ed affaticato il paese. Il dominio sul nostro territorio permetteva infatti di entrare in possesso di tre fra i più importanti passaggi che attraverso le Alpi uniscono il nord della penisola italica con il cuore dell'Europa: il San Gottardo, il San Bernardino ed il Lucomagno. Ai grandi vantaggi economici che simile possesso assicurava — vantaggi che il progressivo sviluppo dei traffici mercantili con l'Italia andava sempre più precisando ed accrescendo — si aggiungeva la grande supremazia che dal punto di vista strategico militare, derivava dal possesso del nostro paese. Sbalzato da un padrone all'altro, a seconda della fortuna delle armi, ebbe una vita di lotta continua, di lavoro indefesso e di miseria atroce. Ma l'amore alla terra, la costanza, l'operosità feconda della gente ticinese non vennero mai meno, e riuscirono per molti anni, malgrado tutto, a mantenere il paese in uno stato, se non di grande ricchezza, almeno di decente e modesto benessere.

Circostanze varie dovevano malauguratamente minare alla base l'avvenire economico, proprio quando numerose e fiorenti iniziative industriali e commerciali lasciavano sperare in non lontani e rigogliosi frutti. Circostanze derivanti ancora una volta dalla specialissima posizione geografica del Cantone Ticino per le sue comunicazioni con il resto della Confederazione e per le sue relazioni con i paesi vicini.

Crediamo opportuno di dare qualche cenno storico, nella convinzione che uno sguardo anche rapido e succinto al passato non può non essere ricco d'interesse e d'insegnamenti. Facciamo così precedere all'esame dettagliato di una particolare attività sorta da poco e giovane quindi di anni e di esperienze — il turismo — un rapido schizzo inteso a fissare anche sommariamente l'atmosfera (economica e generale) nella quale si svolge la vita del nostro paese.

Tempi antichi — I primi abitanti. — Intorno alla storia antica dei paesi costituenti il Cantone Ticino, le notizie sono quanto mai rare ed incerte. L'ing. Emilio Motta, eminente studioso della storia del nostro Cantone, poté rintracciare soltanto scarsi dati sulle primissime popolazioni delle nostre terre, che la netta

separazione del Sopra e Sottoceneri ne formava, in quei lontani tempi, pressochè due distinte plaghe fra loro ben diverse, così che quella di Bellinzona appare, dal lato archeologico, fra le più popolate e le più interessanti. L'età della pietra è appena accennata da qualche ritrovamento a Barbengo e a Rovio: dove è specialmente notevole l'interessante necropoli dell'età del ferro. Nell'età della pietra le popolazioni erano raccolte in riva al lago, e tutta la zona del Luganese e del Mendrisiotto appare già allora fortemente abitata ed in intima relazione con le terre di Como e Varese. Lapidì etrusche si rinvennero lungo le strade verso il Varesotto e, procedendo verso Bellinzona, se ne trovarono lungo il Verbano e al Ceneri. Da ciò si può dedurre che fino dai lontanissimi tempi degli Etruschi e dell'età del ferro la parte meridionale del Cantone, il Locarnese e il Bellinzonese, avevano già una popolazione numerosa, con una civiltà di origine italica o meglio ligure-etrusca, che esercitò la sua influenza anche sui popoli successivi. Pare che i primi abitatori del nostro territorio fossero i Leponzi, i Brenni, i Canini. Si ritiene che il Luganese ed il Mendrisiotto fossero anticamente abitati dagli Orobi, originari della Grecia, ma ben poco si sa di preciso. Intorno all'anno 1150 avanti l'era volgare, gli Etruschi invasero dall'Italia le nostre terre, occupandole dopo aver sconfitto gli Umbri, gli Insubri e gli Orobi. Del loro soggiorno gli Etruschi ci lasciarono molte vestigia (tombe contenenti urne, vasi, oggetti di ornamento, ecc.), che testimoniano dell'avanzato grado di civiltà cui era giunto quel popolo. Circa 600 anni prima di Cristo, i Galli, condotti da Belloveso, in vicinanza del Ticino assalirono gli Etruschi, costringendoli a ritirarsi in quella parte dei Grigioni che, dal loro capitano Reto, prese poi il nome di Rezia. Riparati sui monti, gli Etruschi vi rimasero lunghi anni, lavorando e dissodando il terreno.

I Galli, assicuratosi il dominio delle terre acquistate, pensarono a rafforzarlo ed a difenderlo contro sorprese nemiche, costruendo, specialmente sul nostro territorio che costituiva una delle più importanti vie di comunicazione verso le Alpi, delle fortezze di cui ancor oggi si possono vedere gli ultimi avanzi. Con l'invasione dei Galli i popoli dell'Insubria, e quindi anche gli abitanti delle nostre terre, caddero dallo stato di civiltà nelle barbarie. Malgrado le atrocità subite durante l'invasione, essi si associarono con i Galli, i quali permisero loro di governarsi con leggi e magistrati propri.

L'economia domestica era affatto rudimentale. Pare pertanto che quegli antichi popoli fossero i primi a dissodare le nostre alte vallate; nelle valli basse sarebbe invece stata l'agricoltura abbastanza florida. Quei primi abitatori dovettero sicuramente provvedere al proprio sostentamento con quanto potevano trarre dal suolo, con l'allevamento del bestiame e con la caccia. Pare che essi fossero dei formidabili divoratori di carne: ai loro banchetti «... ciascuno ne « prendeva a due mani un gran pezzo e lo addentava come un leone... » (Carlo Cattaneo).

Si attribuisce loro un notevole progresso nell'allevamento del bestiame, nella viticoltura, nella frutticoltura e nell'agricoltura in generale, la quale costituiva la fonte principale della ricchezza pubblica e privata.

Dominazione romana — La Repubblica e l'Impero. — Dopo circa 400 anni di dominio, i Galli furono sconfitti dai Romani, i quali, sbaragliatili e voltili in fuga, devastarono il piano dell'Insubria ed occuparono Milano (222 av. C.). Una forte colonia militare romana fu costituita a Como a difesa contro le incursioni che gli Etruschi, da quattro secoli riparati sui monti, facevano frequentemente in Como e nel nostro territorio a scopo di rapina, saccheggiando i paesi e massacrando gli abitanti. Numerosi cimeli — monete romane, arnesi di ferro, lucerne, ecc. — stanno a provare come nel Luganese e nel Locarnese e nella zona di Bellinzona ebbero stanza delle colonie militari romane, che costituivano il nucleo attorno al quale nascevano e si sviluppavano villaggi e cittadine. Quando Attila, approntato un formidabile esercito, scese dalla Germania in Italia, tutto mettendo a sacco e a fuoco, sembra che molti abitanti della regione di Como, per aver salva la vita, si rifugiassero sulle nostre montagne; l'origine di molti nostri villaggi alpini viene attribuita a colonie di questi fuggiaschi.

Il dominio romano segna per le nostre terre un periodo di grande attività. La giurisdizione romana si estendeva a tutto il nostro territorio, spingendosi anche nelle alte valli: in Blenio fino al Lucomagno (*Locus Magnum*), che sembra fosse già allora una importante via di transito verso il nord. Nella Leventina, fino all'alta valle Bedretto, dalla quale probabilmente avveniva attraverso il passo della Nufenen il transito verso il Vallese — pure di dominio romano — al passo del San Gottardo, dal quale si entrava in comunicazione — per il Furka e l'Oberalp — con il Vallese da una parte e con i Grigioni dall'altra. In conformità della politica dei Romani, i popoli vinti venivano assimilati; si trovano così ancor oggi nel Ticino molte denominazioni provenienti dalla toponomastica romana. Il nome di « *Ticinus* » è antichissimo; forse di origine ligure, come quelli dei laghi Verbano, Ceresio e Lario (Como).

Già allora era praticato da noi lo scambio ed il commercio del bestiame, ed anzi qualche nostro paese — Locarno per esempio — ebbe una certa rinomanza quale punto intermedio di tale traffico dalle valli alla pianura. Questi scambi con la pianura non avvenivano solamente per il bestiame, ma anche per i prodotti naturali del suolo quali vino, olio d'oliva, frutta, fiori, ecc., e costituivano un ottimo e rilevante cespite di entrata per la popolazione. Furono costruite molte vie di comunicazione, e oggi ancora qua e là nelle valli si vedono affiorare dal terreno tra l'erba ed il muschio, le larghe pietre piatte delle antiche strade romane.

Ma se sotto la Repubblica, le condizioni del popolo in linea generale si possono ritenere buone, non altrettanto si può dire per il periodo dell'Impero. La corruzione e la dissolutezza di Roma doveva fatalmente avere un contraccolpo anche nelle colonie. Il lusso sfrenato e l'ingordigia di imperatori degenerati e pazzi non poteva non pesare sui sudditi, i quali erano gravati da tasse feroci onde permettere al monarca di far fronte alle sue costose follie.

« . . . Furono messe intollerabili imposte per tutte le provincie dell'impero, « ed esatte con incredibile rigore sopra le teste degli uomini e degli animali, « sopra le terre, gli alberi, le viti. . . . » Perchè i poveri non potevano pagare,

« col pretesto che fosse finita la loro impotenza, una gran quantità (l'imperatore « Cajo Galerio Valerio Massimiliano) ne fece annegare... ». (Muratori: Annali d'Italia — Anno 306 d. C.). Non si ha notizia che il nostro paese fosse trattato meglio delle altre colonie. Non si deve però credere che il commercio languisse completamente. Numerose iscrizioni e delubri sacri a Mercurio, dio del commercio, lasciano supporre che i traffici si mantenessero fiorenti. Sotto l'impero le provincie romane erano governate da prefetti. Non è difficile immaginare come in un'epoca tanto corrotta alla ingordigia del monarca si aggiungesse quella del prefetto, specialmente nelle terre che, come le nostre, erano ben lontane da Roma e dalla sorveglianza del sovrano. E' naturale pertanto che questi prefetti si guardassero bene dal lasciar stagnare un commercio ed una agricoltura che rappresentavano per loro una fonte di grandi e sicuri guadagni. Se la condizione del popolo era misera, l'agricoltura era prospera ed i traffici intensi, e dovevano procurare delle ottime entrate ai prefetti e a Roma.

Le invasioni barbariche. — Il Ticino subì la stessa sorte della Lombardia e di tutti i paesi dell'alta Italia. Verso il 490 i Burgundi scesero dal Vallese, depredando e saccheggiando le nostre terre. Le guerre e le invasioni dei Goti furono oltremodo rovinose; intere città e villaggi furono saccheggiati ed arsi, i territori limitrofi percorsi da predatori che « taglieggiavano e scannavano gli abitanti ». Eccezione fatta di questi eccessi del primo periodo dell'invasione nel quale l'eccitazione feroce della vittoria e la cupidigia del bottino spingevano gli invasori ad ogni violenza sui vinti, sugli abitanti e sulle terre conquistate, il dominio dei Goti segnò per il nostro paese un periodo di quiete e di relativo benessere, specialmente sotto il governo di alcuni re Goti, che si distinsero per umanità e saggezza. Di questi così dice il Muratori (Annali d'Italia — Anno 555): «... tanto fu in essi l'amore della giustizia, la temperanza, l'attenzione nella « scelta dei ministri ed ufficiali, la continenza, la fede nei contratti, con le altre « virtù, che potrebbero servire di esemplare per il buon governo dei popoli « anche oggidì... »; e del re Teodorico si legge che attese «... a far fiorire la « mercatura ed il commercio, e venivano allegramente in Italia i mercanti stranieri a trafficare... giunse ai tempi di questo principe, ad essere sì grande « l'abbondanza, che per un soldo, ossia scudo d'oro, si avevano sessanta moggia « di frumento e trenta anfore di vino per un soldo... ».

Il dominio dei Longobardi fu invece duro e dispotico (570 - 774). Molti dei loro sovrani erano inetti e crudeli e poco si curavano del benessere dei loro soggetti. Il loro governo cambiò le condizioni delle nostre terre; ad un periodo di relativa quiete e floridezza seguirono anni di prepotenza e di miseria. I Longobardi furono i primi ad introdurre quel sistema feudale che tanto nocque alla libertà, alle arti, al commercio ed al benessere del popolo, il quale era in balia del governo dispotico e spesso inumano dei duchi, conti e guastaldi che venivano designati a governare i diversi paesi. Fu una vera epoca di spogliazione per la nostra gente, da cui si esigeva un terzo dei frutti e un terzo dei terreni. Il sistema del feudalismo ricevette un nuovo impulso con la calata dei Franchi (774 -

888), i quali istituirono i « luoghi chiusi » o « immunità » (determinate porzioni di terre che pur essendo comprese entro territori posti sotto il governo dei conti e dei duchi, erano indipendenti e precluse alla dominazione di quest'ultimi).

Durante il dominio dei Franchi il paese godette di una pace relativa. L'introduzione del sistema feudale ebbe tuttavia il vantaggio di impedire un completo abbandono dell'agricoltura avendo i sudditi l'obbligo di lavorare le terre per il padrone e signore e per sè. Essa era affidata in generale ai servi ed agli « aldi » (o liberti), tenuti verso il padrone, ai lavori della coltivazione dell'ulivo. Il commercio doveva pure, almeno in alcuni centri come Lugano e Bellinzona, avere una certa importanza, ciò che si arguisce dal fatto che il vescovo di Como percepiva diritti e regali sul commercio settimanale di Lugano e le gabelle sulle porte di Bellinzona.

I liberi Comuni e le Signorie. — Verso la fine dell'XI° secolo ogni città o borgo di qualche importanza si reggeva da sè pur conservando una certa dipendenza verso gli imperatori della Germania. Milano e Como da cui dipendevano le terre dell'attuale Canton Ticino, Pavia e ad altre principali città lombarde costituivano altrettante repubbliche, con leggi e magistrati propri. L'abbandono e la trascuratezza degli imperatori, come pure il fatto che ogni grosso nucleo si era, nei secoli precedenti, munito di mura, fortezze ed opere di difesa, in modo da formare quasi un tutto a parte, isolato ed indipendente, furono le cause principali del sorgere dei liberi comuni. L'amministrazione era nelle mani delle varie classi che componevano le singole comunità e la forza cresceva in proporzione degli abitanti, dell'estensione del territorio e della giurisdizione. Locarno, Bellinzona, Lugano, furono « Comuni » ed ebbero statuti propri.

Le città più potenti si movevano aspra guerra, cercando di sopraffarsi e di conquistare il dominio l'una sull'altra. Milano era il Comune più forte, e per proteggersi contro di esso, altri minori, cioè: Como, Pavia, Lodi, Bergamo si allearono fra loro. Una guerra disastrosa, fu condotta da Milano contro Como, e terminò dopo dieci anni di lotte, con il saccheggio e l'incendio di Como (A. 1127). Malgrado questa lunga contesa, non certo atta a migliorare le condizioni del popolo ticinese, i continui contatti con le genti delle città d'Italia contribuirono a rendere liberi ed affrancare i commerci.

L'animosità e la rivalità fra le due maggiori città lombarde si protrasse ancora per lunghi anni, dando luogo a continue guerriglie ed incursioni, che spesso ebbero per teatro le terre del nostro Cantone (nel 1232, ad esempio, i Milanesi dicendosi traditi dai Comaschi durante la lotta sostenuta contro Federico II, per rappresaglia ne invasero i territori, assalirono i castelli di Lucino e li diedero alle fiamme, saccheggiarono e devastarono Mendrisio, indi occuparono Bellinzona, ne rovinarono il Castello e malmenarono altre terre che avevano prima favorito Federico). Finalmente il 19 luglio 1240 fu firmato in Lomazzo il trattato di pace e di amicizia fra le due repubbliche.

Nel 1250 morì Federico II; il disaccordo che seguì fra i principi di Germania circa la nomina del successore causò in Italia un interregno di oltre mezzo

secolo. E' di codesto periodo la signoria dei Torriani, la quale cessò nel 1277, quando Napo della Torre sorpreso notte tempo dalle truppe di Ottone Visconti, fu sconfitto presso Desio, fatto prigioniero e rinchiuso in una gabbia, nella quale morì dopo 19 mesi di terribile prigionia. Seguirono le signorie dei Visconti e degli Sforza. Queste dominazioni furono poscia interrotte da lotte e rappresaglie tra le famiglie rivali, e le nostre terre erano in potere ora dell'uno or dell'altro vincitore. I Visconti e gli Sforza, principi spietati, di insaziabile ambizione, amanti del fasto, governatori dispotici e crudeli, non diedero grande benessere al popolo. La condizione degli abitanti era resa ancor più misera dalle lotte di partito tra Guelfi e Ghibellini e dalle continue incursioni di gente armata; spesso durante le marce le soldatesche saccheggiavano gli abitati e devastavano i campi, distruggendo interi raccolti. A queste, altre calamità vanno aggiunte, che non furono meno dure alla nostra gente. D'insolita frequenza, in quel tempo furono le pestilenze, causate e propagate probabilmente dal continuo andirivieni di bande armate. Contagi che mieterono anche da noi numerose vittime, accrescendo il malessere provocato dalla mancanza di braccia virili per la lavorazione dei campi in conseguenza delle guerre che prelevavano forti contingenti di uomini anche dalle nostre terre. In questa epoca si registrarono pure alcuni inverni straordinariamente rigidi, che arrecarono non pochi danni. Si ricorda quello del 1233, durante il quale il Lago Maggiore gelò per un lungo tratto e la neve cadde in tale quantità che la maggior parte delle piante fruttifere e delle viti furono distrutte, causando nell'anno seguente una terribile carestia che spopolò molti paesi delle nostre montagne, gli abitanti non trovandovi più di che nutrirsi. Si ebbe pure un'invasione di cavallette, che devastò completamente i raccolti, specialmente nel Sopraceneri e nel Locarnese. Insomma, privata di braccia valide dalle guerre e dalle epidemie, devastata dalle scorribande delle soldatesche, colpita da eccezionali violenze della natura, l'agricoltura era ben lungi dall'essere florida.

La dominazione dei Cantoni Svizzeri. — Il passo del Gottardo e la fortezza di Bellinzona, chiave delle valli alpine, furono oggetto di molte contese tra gli Svizzeri e la Lombardia. Dietro invito degli abitanti di Orsera, i cui mercanti nei frequenti viaggi verso l'Italia venivano insultati e maltrattati dai Leventinesi, gli Urani, aiutati da Svitto ed Unterwalden, passarono il Gottardo ed incendiarono e distrussero le terre di Airolo, Quinto e Faido. Venne in seguito concluso un trattato di pace tra il Vicario imperiale di Como e gli Svizzeri, ai quali si assicurava il libero transito per il San Gottardo e la Leventina. Con la pace dell'11 aprile 1503 il contado di Bellinzona, Riviera e Blenio passò definitivamente sotto la dominazione svizzera. Nel 1512 Massimiliano Sforza, duca di Milano, cedeva ai 12 Cantoni: Mendrisio, Lugano, Locarno e Vallemaggia, e nel 1516 Francesco I. confermò agli Svizzeri il possesso di quei territori. Nella Dieta di Baden i 12 Cantoni divisero i paesi italiani recentemente acquistati in quattro prefetture, denominate «baliaggi», ognuna delle quali aveva un regime speciale, leggi proprie; una barriera giurisdizionale separava una dall'altra le quattro prefetture. Questi

baliaggi furono governati da commissari, chiamati balivi o landfogti, mandati a turno dai 12 Cantoni.

Una delle cause che spinsero gli Svizzeri a tanto affannarsi e lottare per poter entrare in possesso delle nostre terre, fu la necessità di assicurarsi attraverso alle Alpi un passaggio che li mettesse direttamente in comunicazione con l'Italia. Il possesso del Cantone Ticino era per il loro commercio una porta aperta e sicura verso i mercati della Lombardia e del Piemonte, specialmente per l'acquisto di granaglie. Che assicurandosi il nostro territorio i Confederati facessero un ottimo affare è fuori dubbio, come è fuori dubbio, prescindendo da qualsiasi considerazione politica e economica, che essi avevano tutto da guadagnare annettendosi il Ticino. Per quanto anche tra gli Svizzeri si contassero già allora alcuni valorosi cultori delle arti e dell'umanesimo e fossero giusta causa di vanto istituti quali l'Università di Basilea, nondimeno il popolo ticinese era ben superiore ai buoni confederati e per cultura e per civiltà. Era appunto l'epoca della grande fioritura di ogni arte in tutta l'Italia: vi rifulgevano Raffaello, Michelangelo, Leonardo, Macchiavelli. . . . Ed il nostro piccolo paese non corrispose da meno dando all'arte un Bernardino Luini e tutta la eletta schiera di squisiti artisti conosciuti sotto la generica denominazione di « Maestri Comacini ». . . . Vi era in quell'epoca un gusto così squisito e così largamente diffuso, « che se ne adornavano gli oggetti e gli utensili più umili dell'uso quotidiano, « senza distinzione di classi: le chiavi, i battenti o picchiotti, le inferriate, le « culle, gli alari, le sedie, le panche, i tavoli, i cassoni, le cassapanche, le sto- « viglie, come ne fanno fede i cocci trovati tra le rovine del Castello di Monte- « bello in Bellinzona, e via dicendo. Basta introdursi in un qualche museo di arte « lombarda o penetrare nelle chiese e nelle vecchie magioni, anche nel nostro « Ticino, per trovare tracce affascinanti di questa veramente straordinaria vol- « garizzazione di uno squisito senso del bello; Bellinzona, Locarno, Lugano, ne « hanno ancora dovizie ». (E. Pometta — Saggi di Storia Ticinese, vol. II, pag. 40).

Si deve in buona parte ai Ticinesi se, in seguito alla dominazione dei 12 Cantoni, il senso del bello si diffuse oltre Gottardo.

Nel maggio 1513 vennero inviati per la prima volta i landfogti nel Ticino. Gli Statuti contemplavano i punti seguenti:

1. Le magistrature e gli impieghi comunali.
2. Il diritto penale.
3. Il diritto civile.
4. La polizia, l'ordine pubblico, i banditi, le vettovaglie, l'igiene.
5. Le finanze e l'economia.
6. Le relazioni con la chiesa.

A completare e correggere gli Statuti vennero poi gradatamente aggiunti decreti e mandati, che col tempo divennero parte integrante degli Statuti stessi.

I commissari, detti Balivi o Landfogti, sebbene giurassero di rispettare gli Statuti delle vecchie Comunità, erano di fatto i signori veri ed assoluti del paese. Triste periodo fu quello del loro governo chè, astraendo da qualche eccezione, più che al benessere della popolazione essi guardavano agli interessi propri,

facendo un indecente mercato delle cariche e della giustizia, tutto posponendo alla cupidigia del denaro. Si legge che «... l'unico commercio esistente in quel povero paese era quello della giustizia». Uno storico confederato scrive che «la corruzione dominava nei baliaggi». Si era giunti al punto di intentare processo a persone defunte allo scopo di estorcere denaro agli eredi. Nei casi di crimini minori era facile addivenire ad un aggiustamento, che costituiva una delle principali fonti di guadagno per dei landfogti. Ben di rado un malfattore veniva giustiziato: molto più redditizio era infatti commutare la pena capitale in una forte ammenda, combinando un mercato con i parenti del condannato.

E' noto che un balivo in soli due anni di governo mise da parte ben 30.000 lire. La popolazione ticinese non mancava di resistere, quando poteva, ad un simile stato di cose. Essa mantenevasi nondimeno fedele alla Confederazione, la qual cosa si spiega quando si esamini la situazione economica derivante dall'osservanza, da parte dei landfogti, dell'avita organizzazione patriziale e vicinale, delle tradizioni e dei costumi del paese, della facilitazione degli scambi commerciali e della quasi totale esenzione di dazi verso la Lombardia. Si può dire che nessun confine esistesse fra il Ticino, lo Stato Milanese e del Piemonte. In quei tempi di continue e incessanti invasioni della terra lombarda da parte di Francesi, Spagnoli e Saraceni, il fatto che i Ticinesi erano svizzeri e neutrali dava loro vantaggi assai rilevanti. Le facilitazioni doganali profittavano a loro come anche agli abitanti dei Cantoni primitivi. L'avv. F. Pedrotta riporta nel volume V dell'Archivio Storico della Svizzera Italiana le condizioni del Patto di Bremgarten, stipulato dagli arbitri di Zurigo e Lucerna, nel quale è detto:

1. Sono esenti di dazio quelle merci che Bellinzona, Riviera, Leventina, Mesocco, Calanca e Chiavenna importano per la loro economia domestica, come pure le merci che vengono trasportate allo stesso scopo nei tre Cantoni.
2. Invece quanto essi comprano nel paese ed esportano nel Milanese, deve pagare dazio.
3. Così pure le merci acquistate al nord delle Alpi e trasportate in Italia e viceversa.
4. I prodotti indigeni dei suddetti sono esenti da dazio, eccettuato il legname di qualsiasi specie.
5. 1) vale anche per l'importazione del vino.
6. 2) vale anche per i cittadini, non solo per i sudditi dei tre Cantoni abitanti nei baliaggi.

Queste libertà vennero riconfermate nel 1712 ed ancora nel 1795. alla vigilia della indipendenza ticinese, dietro istanza avanzata da Bellinzona, per il rispetto del diritto di esenzione. Le merci destinate al Ticino ed importate dalla Lombardia non solo erano esenti da dazio, ma non dovevano neppure essere notificate ai doganieri. Era il libero scambio del Ticino e dei tre Cantoni primitivi con la vicina Lombardia, il che procurò alle nostre valli un vantaggio reciproco e di eccezionale importanza. I landfogti rispettarono sempre nel modo

più assoluto questi privilegi, che oltre ad avvantaggiare sensibilmente i loro Cantoni di origine, mantenevano il Ticino legato alla Confederazione nel modo più sicuro. Gli unici mercati dai quali potessero avere granaglie, vini, ecc., erano quelli della Lombardia e del Piemonte, e gli Svizzeri ben lo compresero e seppero facilitarli. Insistiamo su questi punti degli Statuti che contemplano il regime doganale e sull'arbitramento di Bremgarten, perchè, lasciando essi aperto al Ticino il suo naturale sfogo commerciale verso la Lombardia, contribuirono malgrado tutto a mantenere i Ticinesi fedeli ai Confederati e furono pertanto determinanti dell'atteggiamento dei Ticinesi nel 1798. Le attuali difficoltà economiche sono essenzialmente dovute alle barriere doganali che le Costituzioni del 1848 e del 1874 eressero attorno al Cantone, soffocandolo.

Dal punto di vista economico, il periodo che va dal 1500 al 1798 può considerarsi come favorevole per il nostro Cantone. Le vallate del Sopraceneri, ricchissime di boschi, fornivano una grande quantità di ottimo legname, che veniva trasportato per flottazione lungo i fiumi fino ai laghi ed al Po, dove proseguiva, sempre per via d'acqua, fino a Milano, Pavia, Venezia.

Nuove industrie sorsero nelle Valli. Va ricordata in modo speciale quella fiorentissima della paglia nell'Onsernone e quella della seta a Lugano. Scomparvero invece quasi totalmente la coltivazione dell'ulivo e la produzione dell'olio, prima ragguardevoli a Locarno e a Lugano. Il bestiame era pure assai abbondante, e così la produzione di latte, del burro e formaggio, prodotti in grande quantità esportati sui mercati del Piemonte e della Lombardia. Il Locarnese forniva inoltre carbone di legna, che, a mezzo di barconi, veniva portato a Milano, impiegando circa dodici giorni per il tragitto. A grande importanza assursero, durante tutto quel lungo periodo, i mercati locali in genere e le fiere in particolare. I mercati, alcuni dei quali, di data antichissima, furono fonte di grandi utili e agenti di largo sviluppo commerciale per il nostro Cantone, e assunsero, malgrado le difficoltà di comunicazione con la Svizzera interna attraverso i passi alpini, una rilevantissima importanza per la somma di affari trattati e conclusi. Le difficoltà di comunicazione erano invero considerevoli. Le strade trovavansi nel massimo disordine. Vi erano sì, le vie maestre, cosiddette « regine », per la comunicazione da un comune all'altro, ma erano strette, anguste, ripide, sassose e nel più gran disordine. I Cantoni non provvedevano punto, e la manutenzione stradale era lasciata ai Comuni, i quali, o per avarizia o per negligenza, trascuravano di occuparsene. Malgrado questo grave inconveniente i mercati erano frequentatissimi, tanto da parte dei Confederati che di commercianti italiani.

Le trattazioni di carattere finanziario, per prestiti, pagamenti, obblighi ipotecari, interessi di locazione, ecc. ecc., avevano generalmente scadenza alla data di una di quelle fiere, stante la maggiore facilità di procurarsi denaro liquido in tale epoca. Le due più importanti — che si tenevano a Bellinzona — erano: la fiera autunnale, detta di « Calend Setembar » o di San Bartolomeo, e quella di « San Biagio » nel mese di febbraio, istituite nel 1500 circa, in occasione della quale venivano regolati i pagamenti dell'annata, compresi l'affitto

dei terreni e degli alpeggi. Epoca dell'anno che è rimasta e rimane tuttora la data fissa per le trattazioni di carattere campagnuolo, così da noi come nella vicina Lombardia. Non esistendo a quei tempi nel Cantone un istituto bancario, i prestiti in denaro venivano fatti presso privati e commercianti, cosicchè col tempo sorsero delle specie di piccole banche private, e molte erano le famiglie che avevano il loro patrimonio quasi totalmente investito nel paese, con garanzia su beni stabili. L'osservanza delle scadenze era rigorosamente rispettata; fu soltanto con lo sviluppo della emigrazione di oltremare — la quale privò il paese di tante giovani forze pel lavoro della terra — che per molte famiglie paesane si iniziarono le difficoltà finanziarie e le impossibilità di pagamento, onde per contraccolpo si ebbero a lamentare gravi perdite da parte dei prestatori.

Le fiere di maggiore importanza erano quelle di Faido, Pollegio, Biasca, Bellinzona, Giubiasco, Lugano, Mendrisio, Locarno. Frequentatissima, abbiamo detto, era la fiera di settembre a Bellinzona, cui affluivano numerose ricche mandrie dalla Svizzera interna. Centinaia e centinaia di capi di bestiame venivano riuniti dai mercanti confederati nei Cantoni di Uri, Svitto, Unterwalden, Lucerna, ecc., e poi condotti a piccole tappe fino a Bellinzona e Giubiasco, dove sostavano nelle stalle e nei pascoli specialmente destinati a tale uso. Colà avveniva la vendita a base di contratti verbali e di pronta cassa oro. Negoziati, questi, che procuravano un sensibile vantaggio anche al piccolo commercio locale, e che fornivano agli indigeni la possibilità di forti incassi per l'affitto delle stalle e dei pascoli. Il mercato durava per tutto il settembre; poi, il bestiame rimasto invenduto procedeva verso Lugano, per la fiera che si teneva colà in ottobre. Il « Lanisermarkt », come si chiamava questa fiera (da « Lanis », designazione tedesca di Lugano), assunse una grande importanza già durante il primo dominio svizzero e fu molto sostenuto dai 12 Cantoni (altra prova della loro politica di espansione commerciale); i capi di bestiame vi si numeravano a migliaia.

Dette fiere, il cui traffico costituiva la principale fonte di guadagno dei nostri vallerani, testimoniavano dell'attività commerciale di quei tempi. Con lo sviluppo e il perfezionamento delle vie e dei mezzi di comunicazione, l'importanza dei mercati e delle fiere decrebbe rapidamente; l'apertura della Ferrovia del Gottardo diede loro il colpo di grazia. Attualmente sono poco più di un ricordo; le stalle ed i pascoli deserti ne sono le ultime traccie. Sui 35-45 fr. alla pertica metrica (di 1000 mq.), che rappresentano oggi tutto quanto si può ricavare dai terreni prativi, stalla compresa, gravano oltre le imposizioni fiscali comunali e cantonali, i contributi per i consorzi, di guisa che il reddito è ormai ridotto al minimo assoluto.

L'agricoltura non fu in quel periodo (1500) molto florida; diversi terreni si trovavano in possesso di corpi monastici e di prebende ecclesiastiche, altri vincolati a fidecommissi perpetui. I possessori essendo quindi semplici utenti, non si davano pensiero di favorirne il miglioramento.

La lavorazione del suolo praticavasi con mezzi ancora assai rudimentali; l'aratro, la concimazione e tutti quei ritrovati tecnici già in uso negli altri paesi

per un più intensivo sfruttamento del suolo erano da noi sconosciuti. La regione più redditizia, dal punto di vista agricolo, era il Mendrisiotto: vino e grano erano i prodotti principali; ma spesso, se il raccolto non era più che buono, bisognava rivolgersi alla vicina Lombardia.

Riassumendo, si può dire di questo periodo che se fu oltremodo triste dal punto politico-amministrativo, è invece da considerarsi, in linea generale, favorevole dal lato economico-commerciale per l'intensità dei traffici e per la frequenza e il reddito dei negozi.

L'indipendenza del Cantone. — L'epoca del Risorgimento del Cantone Ticino (1798-1803) ed il decennio seguente, segnano uno dei più tormentati periodi della storia del nostro piccolo paese. I destini della nostra terra erano, si può dire, nelle mani del Buonaparte. « Tutto quanto avvenne da noi... fu da lui previsto, ordinato e diretto » (E. Pometta: Op. cit. pag. 119). L'anno 1798 segna la fine dei baliaggi: Lugano prima, Bellinzona e gli altri baliaggi italiani poi, proclamarono la loro indipendenza di Svizzeri. Che i baliaggi italiani restassero uniti alla Confederazione Elvetica era pure ferma intenzione di Napoleone. Il generale Chevalier, ripetendo da Como alla Cancelleria del Consiglio di Locarno l'ordine del Buonaparte, scriveva che: «... la sua intenzione precisa è che voi « siate liberi ma che facciate parte integralmente della Repubblica Elvetica... » le intenzioni del grande Corso sono poi ancora più chiaramente espresse, se possibile, in una lettera che nel gennaio 1798 egli scrive da Parigi al Direttorio Cisalpino: « Le pays du Vaud et différents Cantons de la Suisse sont animés d'un « même esprit de liberté, adoptant les principes de liberté, d'égalité et d'indivi- « sibilité sur lequel est fondé le gouvernement représentatif. Nous savons que « les baillages italiens sont animés d'un même esprit; nous croyons essentiel que « dans ce moment — si ils imitent le pays Vaudois et manifestent le voeu de se « réunir à la République Helvetique... Nous donnons ordre au général de bri- « gade Monnier de se porter sur les confins des baillages suisses avec des « troupes, afin d'encourager et de soutenir les mouvements que pourraient « opérer les insurgés ».

L'attuale territorio ticinese fu allora costituito in due Cantoni, e cioè quello di Lugano e quello di Bellinzona, i quali non erano indipendenti, ma formavano due territori subordinati ad un unico Governo Elvetico. Nel 1799 si ebbe l'invasione francese che generò tanti mali e miserie e rovine per le nostre terre. La occupazione francese del Cantone si iniziò il 24 ottobre 1799, e da quella data cominciò un incessante andirivieni di truppe, alle quali il Cantone doveva tutto fornire: viveri, bestie da soma, carri, uomini, ecc., sotto pena delle più violenti rappresaglie. Il passaggio dell'armata del generale Lecourbe attraverso il Ticino, per i Grigioni, è ricordata come particolarmente disastrosa, e contribuì non poco ad aumentare la miseria già grandissima delle popolazioni. Secondo il solito, erano state requisite le bestie da soma per i trasporti necessari alle truppe e «... non poche di quelle bestie caddero lungo la via, sfinite dalle « percosse e dalla fame, giacchè le autorità militari non si curavano di vetto-

«vagliare nè le bestie nè i conducenti...» (Baroffio). Se si considera che la principale ricchezza consisteva nel bestiame, si capisce come simili requisizioni dovessero essere duramente sentite dalla nostra gente. A guisa poi di ringraziamento per i sacrifici e per l'aiuto dei Ticinesi, il Lecourbe qualificò i magistrati ed i cittadini ticinesi di recalcitranti e degni di arresto. Ecco come, in una lettera di protesta contro le espressioni del Lecourbe, il Prefetto di Bellinzona riferiva al Direttorio Elvetico gli effetti dei passaggi di truppe: «Dopo tanti «sacrifici e sofferenze, ci si paga con minacce di arresto. Tutti i carri, cavalli «e muli da carico sono stati messi in requisizione dalla Camera Amministrativa... «Si ha la crudeltà di obbligare i carri e i buoi a passare sopra sentieri impraticabili per questi carri, si spingono a colpi di baionetta... Io scrissi al Generale Lecourbe pregandolo di compartire ordini per sollevare possibilmente «questi sgraziati contadini, i quali rischiano di perdere la preziosa proprietà «che procura loro nutrimento tutto l'anno... ma non ho avuto riscontro...» (Baroffio).

Nel settembre dello stesso anno passò ancora attraverso il Ticino la grande armata del Suwaroff, e ancora la popolazione dovette prestarsi, sacrificando quel poco che le precedenti incursioni avevano lasciato. Il paese era estenuato dalle spese di un'occupazione straniera, le vettovaglie erano salite, per la loro scarsità, ad un prezzo enorme; la miseria era al colmo. Ad accrescere la tristezza della situazione sopravveniva, negli anni 1799-1800, una grave epidemia nel bestiame (l'epizoozia), che ne fece strage. La magrezza dei raccolti, l'occupazione militare ed il transito di truppe, la detta epidemia, e finalmente l'interdizione della tratta dei cereali dall'Italia, avevano finito per far naufragare qualsiasi tentativo di risveglio economico. L'esportazione era proibita: solamente in via eccezionale e dietro autorizzazione del Governo Cisalpino ed approvazione da parte del Generale in capo delle truppe francesi veniva concesso qualche permesso saltuario. Il divieto di importare granaglie era tanto più ingiusto e tanto più fatale, in quanto che i Cantoni italiani erano obbligati a fornire giornalmente i viveri alle truppe cisalpine e francesi e a quelle che di continuo transitavano per il paese. Il Prefetto nazionale del Cantone di Lugano, Franzoni, scriveva una lettera indirizzata al Commissario elvetico Zschokke (6 agosto 1800): «non si ha denaro, non punto grani. I generali francesi spediscono truppe, pretendono che si nutrano contro «buoni» e nel tempo stesso il Generale in capo dà gli ordini più rigorosi acciò non si possano estrarre grani «dalla Cisalpina. Io lessi la storia di tante guerre, ma non ho mai osservato «una contraddizione così inumana».

Dato questo stato di estrema povertà e di carestia, per rifornire le truppe si ricorse persino all'espropriazione, dietro promesse di risarcimento: promesse che non furono naturalmente mai mantenute.

Il 13 marzo 1802 il Ticino viene ammesso a far parte della Confederazione Svizzera come Cantone sovrano. Finalmente con l'Atto di Mediazione di Napoleone i due Cantoni italiani di Lugano e di Bellinzona furono conglobati in un solo Cantone, sovrano ed indipendente, sotto la denominazione di Stato e Re-

pubblica del Cantone Ticino: il nome di Ticino dato al nostro Cantone viene attribuito all'Atto stesso di Mediazione (19 febbraio 1823).

Abbiamo visto più sopra in che misero stato fosse ridotta la popolazione. Nel primo periodo della nostra vita politica, ossia durante l'Atto di Mediazione, le incessanti guerre che infuriavano in Europa e talvolta quasi alle porte del Ticino, ne avevano inceppato sì può dire tutto il traffico. Il blocco continentale ordinato da Napoleone e le misure vessatorie attivate per la sua esecuzione avevano annientato ogni commercio, non solo nell'intera Confederazione ma anche nei principali Stati del Continente. Le strade erano in pessime condizioni e tanto lo Stato che i Comuni trascuravano questa grande fonte di commercio. I mezzi di trasporto si limitavano a un esiguo numero di carri e bestie da soma. Ben di rado transitavano passeggeri in carrozza. Le strade sconvolte e troppo strette rendevano eccessivamente scomodo ed anche pericoloso un simile viaggiare. Alla cattiva condizione delle strade si aggiungeva la poca o nessuna sicurezza per i beni e la vita dei pochi viaggiatori che vi si avventuravano. La continua diserzione di soldati austriaci, francesi e cisalpini, la carestia, la miseria, avevano favorito il formarsi di bande sempre numerose di grassatori, contro le quali le deboli e male organizzate forze di polizia poco potevano. Così le frequenti aggressioni, talvolta accompagnate da assassinii, avevano reso assai rischioso l'andare per le strade ticinesi, alcune delle quali avevano acquistato una ben triste fama, con quanto vantaggio per il traffico e il commercio di transito non è difficile dedurre.

In assai tristi condizioni era dunque il nostro paese quando pervenne alla indipendenza: tutto era da creare di sana pianta, e non si può che avere una grande ammirazione, considerando l'immane lavoro di riedificazione che si impose ai nostri avi, i quali, primi a prendere in mano le redini del governo di un Ticino libero, non dubitarono nè esitarono ad affrontare e a felicemente compiere.

Al principio della sua autonomia il Cantone Ticino era povero di mezzi di comunicazione interna ed esterna e fino dai primi anni il Piccolo Consiglio aveva cercato di migliorare le strade cantonali, ma i mezzi di cui poteva disporre male corrispondevano a quel bisogno vitale della giovane Repubblica. Onde far fronte alle spese di costruzioni stradali il Gran Consiglio fu invitato a: «... dichiarare comunali tutti i pedaggi, posteggi e forletti sparsi in diffe-
«renti stradali del Cantone...». (Messaggio del Piccolo Consiglio al G. C. 24 ottobre 1803). Nello stesso Messaggio si asseriva che «... il Governo si lusinga di poter dare principio nella prossima bella stagione a questo travaglio
«tanto importane e necessario al nostro commercio, alle nostre relazioni ed
«alla pubblica prosperità...». La Dieta aveva accordato al Cantone Ticino la esazione delle tasse daziarie alle frontiere e dei pedaggi interni, alla condizione di adibirne il prodotto alla costruzione di strade. Ma spesso i bisogni del Cantone assorbivano quelle fonti principali di pubblica entrata. Nel 1805 fu necessario ricorrere a un prestito forzato di Lire cantonali 200.000, al 5%, il primo della lunga serie di debiti cantonali che gravano ora sul bilancio dello Stato

con un peso di circa 60 milioni di franchi (1). In data 2 maggio 1807, il P. C. del Cantone Ticino inviava al G. C. un Messaggio nel quale era detto fra altro che «... l'opera della strada al Monte Ceneri si continua con successo. Egualmente soddisfacente è l'incamminamento di quella della Leventina...». Alcune delle strade già costruite che andavano in rovina per difetti di esecuzione o per deficiente manutenzione da parte degli appaltatori, furono riaperte a spesa degli stessi appaltatori negligenti. In data dell'8 maggio 1808 si ha una nuova richiesta di conferma della tariffa daziaria alla Dieta: «... la deputazione insisterà caldamente perchè la tariffa attuale sia confermata in ogni sua parte... ella è basata su veri principi finanziari, favorisce i rapporti dei Cantoni col Regno d'Italia e quella dei Co-Stati con la Confederazione»; ma il mantenimento della tariffa daziaria è sollecitato soprattutto per poter far fronte alle spese stradali: «... dispendi del tutto incompatibili colla forza e colle altre risorse del Cantone Ticino, astrazione fatta dei dazi». E si può dire invero che i dazi fossero l'unica fonte di entrate per il Cantone; fa specie come in quel periodo iniziale, tutti gli sforzi tendessero a una completa riedificazione stradale del Cantone, nella giusta convinzione che quello fosse il primo passo e una condizione «sine qua non» per arrivare a rialzare le sorti economiche e commerciali del paese. «... Le autorità del Cantone Ticino conoscono che il transito delle mercanzie essendo una delle sorgenti principali di risorsa dello Stato, si deve avvisare a tutti i mezzi possibili onde mantenerlo ed accrescerlo ed a questo fine accelerare l'opera delle strade all'uopo pure di sostenere la concorrenza degli Stati che lo circondano...». (Annuali del G. C. Annata 1808).

La Dieta, convinta della importanza di una linea commerciale attraverso tutta la Svizzera, da Chiasso e Magadino fino a Basilea, aveva dato al Landamano facoltà di concedere al Cantone Ticino un aumento di pedaggio proporzionato alle opere intraprese, aumento che non ebbe mai luogo. L'art. 5 dell'Atto di Mediazione concedeva dei dazi a tutti i Cantoni di frontiera; i quali dazi «... non sono addetti alla conservazione delle strade, ma... affetti ad altre spese dello Stato». «Eppure il Cantone Ticino, lungi dall'appropriare di un tale regalo, ha speso delle somme molto maggiori del ricavo dei dazi per le intraprese opere stradali commerciali, supplendo alle altre spese con delle indirette contribuzioni a carico della popolazione...». (Dagli Atti del Gran Consiglio. - Annata 1808).

Nel 1826 la costruzione delle principali strade del Cantone era opera compiuta: il Cantone dei Grigioni aveva pure ultimata la strada attraverso il San Bernardino, dal confine col Ticino fino a Coira. Mancava soltanto la strada del San Gottardo, impresa difficile e costosa, per la quale pendevano pratiche con alcuni altri Cantoni confederati (Basilea, Lucerna ed Uri), che avrebbe messo il Cantone Ticino in diretta comunicazione con l'interno della Svizzera.

Ricordiamo come una delle maggiori difficoltà per il passaggio dal San Gottardo all'Altipiano svizzero era sempre stato l'attraversamento, irto di diffi-

(1) Cfr. Parte IV, Sez. I, pag.

coltà e di pericoli, della stretta ed orrida gola formata dalla Reuss subito dopo Andermatt. Spettava all'architetto ticinese Pietro Morettini da Cerentino (Valle Maggia) — il cui nome è doveroso ricordare — che era stato costretto ad interrompere un suo viaggio attraverso il San Gottardo per una caduta da cavallo che lo obbligò ad arrestarsi in Orsera, di concepire l'idea di aprire una strada fra quelle roccie impervie. Nel 1808 riusciva ad accordarsi con il governo del Cantone d'Uri per l'apertura di una galleria al Buco d'Uri (Unerloch), presso il Ponte del Diavolo, eseguita in dimensioni sufficienti per il « passaggio di piccoli veicoli e di un uomo a cavallo ». Malgrado queste ridotte dimensioni essa diede un forte impulso al commercio attraverso le Alpi, avendo eliminati i gravi pericoli del transito in quella località. — In seguito, con la esecuzione della strada carrozzabile della Schöllenen, fra Andermatt e Göschenen, la galleria fu ampliata tanto da permettere il libero transito di vetture e diligenze postali.

Onde definire il problema della costruzione della strada attraverso il passo del San Gottardo, nell'agosto 1825 si riunirono in Lucerna i delegati dei Cantoni interessati per la fissazione dei relativi accordi: in successiva conferenza, tenutasi in Olten nel dicembre dello stesso anno, fra i molti progetti e preventivi presentati fu scelto quello del ticinese ing. Meschini, e dopo molte dilazioni, sopralluoghi e discussioni, sollevate specialmente da Uri, il 30 agosto 1827 si iniziarono i lavori da parte del Cantone Ticino, al quale incombeva la costruzione del tronco Airolo-Cassinotta. Pressapoco nello stesso tempo gli Urani intrapresero i lavori Göschenen-Andermatt e nel 1830 la grande opera era ultimata.

Prima della costruzione della carrozzabile, il trasporto delle merci attraverso le nostre valli avveniva con muli e cavalli, di modo che nel Cantone vi era sempre disponibile un gran numero di bestie da soma e da traino; la vendita dei foraggi necessari al loro sostentamento costituiva un commercio assai redditizio. L'apertura al traffico della nuova strada da Chiasso ad Airolo e passo del San Gottardo, aumentò di molto il movimento di merci e di passeggeri e, come si legge negli atti del Gran Consiglio dell'epoca, i passaggi di commercianti, di alpigiani e di bestiame rappresentò tosto una delle principali fonti di utile non solo per i privati, ma soprattutto per il paese, che a mezzo dei dazi e pedaggi ne ricavava somme sufficienti a sopperire alla maggior parte delle spese pubbliche. Numerose località del Cantone assunsero grande importanza e rinomanza per l'intensità del traffico, che andò sempre aumentando sino alla costruzione della ferrovia del San Gottardo, la quale capovolsse di colpo la situazione.

Grazie ai saggi ed energici provvedimenti presi dal Cantone, la situazione economica passò dal miserando stato in cui era ridotta ad un rapido miglioramento. Le leggi per l'incremento dell'agricoltura, cui abbiamo accennato in altro capitolo, non tardarono a manifestare i loro buoni frutti. Estesa e di grande reddito era la coltivazione della vite; il Franscini scrive che vi erano a quei tempi nel Cantone oltre 29 qualità di uva tra bianca e nera, ma nessun dato precisa l'estensione della coltivazione, ben superiore all'attuale.

L'allevamento dei bachi da seta era grandissimo ed il gelso cresceva in quasi tutto il Cantone, eccettuati forse la Valle Verzasca, l'Onsernone e le Centovalli; si spingeva però fino a Faido. Esso costituiva un'ottima fonte di reddito: la produzione annuale dei bozzoli può essere valutata, secondo il Franscini, a 190.000 libbre grosse e nei periodi di floridezza la seta prodotta superò i 50.000 chilogrammi annui. Il reddito si valutava da 800 a 900 mila lire milanesi. Ben 36 filande sorsero per la lavorazione dei bozzoli (una nel Sopraceneri e 35 nel Sottoceneri), con oltre 500 fornelli, che davano circa 1/3 della seta necessaria all'industria svizzera, procurando lavoro a numerosa mano d'opera, specialmente femminile. Oggidì nulla rimane di questa floridezza. Dopo il 1870 la produzione dei bozzoli si aggirava ancora intorno ai kg. 220 mila annui, ma poi col chiudersi delle filande la produzione declinò rapidamente, anche per la crescente concorrenza del Giappone.

Oltre alla fiorente industria della seta, altre si svilupparono maggiormente in modo assai redditizio.

Nella Valle Onsernone attivissima era l'industria delle treccie e cappelli di paglia: molti campi della Valle erano unicamente adibiti alla produzione della paglia di frumento occorrente. All'intrecciatura si impiegavano donne e fanciulli ed il reddito annuo variava dalle 40 alle 50.000 lire cantonali: reddito assai forte per quei tempi.

Sorse pure in quel periodo un'altra attivissima industria, che andò grandemente sviluppandosi: quella dei tabacchi. Citeremo ancora: 3 fabbriche di vetro, tutte nel Sopraceneri; 7 tipografie, quasi tutte a Lugano e Capolago, con più di 200 operai; 6 fabbriche di carta. Attivissimo era poi il commercio del legname, essendo le nostre vallate ricche di foreste. Sgraziatamente l'industria del legname, che poteva essere sicura fonte di ricchezza delle nostre terre, causa la mancanza di opportune disposizioni legislative che ne regolassero l'andamento, degenerò in uno sfruttamento così avido dei nostri boschi (già molto esteso al tempo dei balivi), che in pochi decenni il depauperamento forestale arrivò al punto da creare delle condizioni deprecabili, anzi disastrose per le nostre valli. Condizioni che imposero onerosi sacrifici per ricostruire il patrimonio boschivo.

Nel periodo di massimo sfruttamento, che approssimativamente va dal 1803 al 1875, vennero annualmente esportati dalle nostre valli circa m. c. 100.000 di legname d'opera. Il legname rozzo era diretto per via d'acqua al Lago Maggiore e di là alla vicina Lombardia. Nelle « Escursioni nel Cantone Ticino », del Lavizzari, si legge appunto di questo sfruttamento devastatore che dava « ... alle « comuni rilevanti somme di denaro, ma denudando il ticinese territorio da « quella colossale e benefica vegetazione che una volta ammantava tutte le « pendici dei monti e proteggeva gli abitanti ed i campi dalle inondazioni, dagli « scoscendimenti delle montagne e dagli impeti delle valanghe, mitigando al- « tresì le intemperie che i sovrastanti ghiacciai versano sulla pianura ... » L'operazione di trasporto dei legnami, i quali venivano contrassegnati con il marchio delle diverse società di sfruttamento forestale, è pure vivacemente descritta

dal Lavizzari: « . . . Il tratto di lago che sinuoso stendesi da Locarno a Tenero è « ogni anno ingombro da sterminata massa di tronchi d'alberi resinosi: detti « **borre**, che dalle estreme valli col veicolo dei torrenti vengono spinti al lago... « affinché questi innumerevoli tronchi non siano preda dei venti procellosi, si « raccolgono presso la sponda del lago; si annodano con anelli di ferro le estre- « mità dei tronchi, in numero sufficiente a formare una specie di lunga catena, « detta spiga, che resa stabile alle due estremità sulla sponda del lago, de- « scrive nelle acque una mezzaluna galleggiante in seno alla quale vengono « spinti tutti gli altri tronchi, sicchè non possano essere dispersi dalle onde. Molti « vengono poi segati in tavole, ma per la massima parte consegnati in ampie « zattere, munite di vele, trascorrono il lago, per essere introdotti nei fiumi e « canali della pianura. Molte selve secolari furono abbattute negli anni passati « per entro le valli del Ticino, della Maggia, della Verzasca, del Brenno, della « Moesa (nei Grigioni), e anche al presente l'opera devastatrice, sebbene più « frenata, si ostina a distruggere uno dei principali elementi della pubblica « prosperità... ».

L'apertura della strada del San Gottardo, che facilitava ed abbreviava il tempo necessario al passaggio dal Cantone alla Svizzera interna, diede maggiore impulso all'emigrazione periodica o di stagione che, come si rileva da Franscini, era pure fonte di non indifferente ricchezza e benessere: « Giovani « vetrai, con lucri di più annate, sovvennero alla villica famiglia, spegnendo de- « biti, comperando terreni e bestiame. Cioccolattieri e fumisti ammassarono di « belle e grandiose sostanze a Milano, Trieste, Parigi e Francoforte. Garzoni di « mercanti di vino e d'osti divennero mercanti, albergatori, ricchi proprietari « nelle città d'Italia e altrove. Il semplice muratore diventò bene spesso capo- « mastro, ed anche si fece onore come architetto. Il muratore ed il tagliapietre « è solito mandare a garzone il figliuolo suo di dieci od undici anni e profitta « dell'ozio iemale, di ogni ora alquanto libera per fargli apprendere nelle pub- « bliche scuole della Lombardia gli elementi del disegno e per lo meno gli or- « dini d'architettura del Vignola. Una tale pratica fece di quella ridente contrada « un seminario di artisti, pittori, scultori, architetti, che alla patria furono e sono « di grandissimo onore e di non minor vantaggio e ricchezza ».

Quegli anni segnarono un periodo di rinascita economica per il Cantone Ticino; la situazione generale della popolazione era assai soddisfacente, e tutto lasciava sperare in un avvenire finalmente tranquillo e fecondamente produttivo, in una non lontana epoca di sereno benessere, quasi premio di tante dolorose prove esemplarmente sopportate, di tanti anni e secoli di duro lavoro e acerbi sacrifici. Ma quelle giuste speranze non dovevano attuarsi.

Le costituzioni federali del 1848 e del 1874. - Le condizioni attuali.

Grazie alla sua favorevolissima posizione geografica il Cantone Ticino era in grado di trarre tutti i vantaggi che potevano derivare dal fatto di trovarsi su una delle più importanti arterie del traffico internazionale, qual'era il San Gottardo. I traffici andavano intensificandosi di anno in anno con la creazio-

ne di nuove e migliori strade, con l'introduzione di regolari servizi di poste e diligenze. Fino al 1848 il Ticino fu completamente libero in fatto di politica doganale e fino a quell'epoca i proventi dei pedaggi, dei pontonaggi, e i dazi di entrata e di transito erano di spettanza dei singoli cantoni. I diritti di entrata erano regolati in base ai bisogni interni e a trattative con gli Stati confinanti. La Confederazione prelevava soltanto un lieve dazio di frontiera sui generi considerati come non di prima necessità e sui generi di lusso. Data l'intensità dei transiti si capisce come i dazi e l'esercizio delle poste e diligenze costituissero un cespite di capitale importanza per l'erario cantonale. Nel 1847, malgrado la acuta crisi finanziaria che in quegli anni opprimeva tutta l'Europa, le entrate daziarie procacciarono ben 557.000 lire cant., somma enorme per quei tempi. Una grande risorsa per lo Stato erano pure i monopoli. Citeremo la regia dei sali, la quale dava nel 1845 un prodotto netto di L. 362.602,75 e nel 1846 una di L. 347.055. Data la scarsa imponibilità degli abitanti e non spettando allo Stato alcun diritto di proprietà, causa l'assoluta mancanza di beni demaniali, i proventi di cui sopra costituivano, si può dire, gli unici cespiti di entrata per le finanze del Cantone. Nonostante qualche difficoltà generale, derivante dalla crisi finanziaria europea, dalla crisi annonaria e in ispecial modo dalle prestazioni per l'armamento federale (è del principio del 1848 un progetto di prestito forzoso, col quale nel mese di febbraio veniva prelevata una somma di lire milanesi 10.000 per ogni circolo e il 6% della sostanza fruttifera dei conventi: in totale 560.000 lire milanesi), le finanze del Cantone erano, se non floridissime, almeno in uno stato di soddisfacente solidità e sicurezza. Il Messaggio che accompagnava il preventivo per l'anno 1848 così cominciava:

«... abbiamo l'onore di presentarvi il presuntivo delle entrate e delle « spese per il prossimo futuro 1848. Questo offre il soddisfacente risultato di « vedere raggiunto il tanto giustamente vagheggiato bilancio delle spese con « gli introiti... ». Doveva essere l'ultima volta che simili parole avrebbero accompagnato un preventivo del Cantone Ticino!

La Costituzione federale del 1848 è caratterizzata da un fortissimo spirito di accentramento, a guisa di reazione contro la debolezza del legame federale che prima univa i Cantoni come Stati alleati piuttosto che come membri di uno stesso Stato. Accentramento di poteri e accentramento economico. Riportiamo alcuni articoli che più direttamente interessano il Cantone Ticino e che iniziarono una nuova epoca nell'economia ticinese:

Art. 8. — La Confederazione sola ha il diritto di dichiarare la guerra e di concludere la pace, di fare cogli Stati esteri delle alleanze e dei trattati e segnatamente dei trattati daziarî e di commercio.

Art. 23. — Tutto che concerne i dazi dipende dalla Confederazione.

Art. 24. — La Confederazione ha diritto, mediante una indenizzazione, di sopprimere tutti o parte dei dazi di terra e sopra acqua, i diritti di condotta e di transito, di strade e di ponti, i diritti di dogana e gli altri diritti di simile genere accordati e riconosciuti dalla Dieta, sia che essi appartengano ai Cantoni o siano percepiti dai Comuni, da corporazioni o particolari; e di stabilire invece dei dazi

di entrata, di uscita e di transito. Questa centralizzazione dei dazi dovrà, alla prima istituzione, abbracciare il maggior numero possibile di Cantoni. La somma dell'indennità da pagarsi è calcolata sulle medie del prodotto netto dei tre anni 1845, 1846 e 1847.

Gli art. 25 e 26 fissano le direttive secondo le quali saranno stabilite le tariffe e la distribuzione del prodotto dei dazi federali sull'importazione, esportazione e transito (1 batz per capo di popolazione a quei Cantoni per i quali simile disposizione non fosse arrivata a coprire la perdita risultante dalla soppressione dei dazi che avrebbero ricevuto « ... inoltre del prodotto dei pedaggi federali, la somma necessaria per totalmente indennizzarli »).

Gli art. 33 e 34 davano alla Confederazione l'amministrazione postale e la regia delle monete.

La Costituzione assestava dunque un colpo mortale al sistema daziario e doganale allora vigente nel Cantone. E' facile quindi immaginare quale rumore sollevasse da noi il nuovo Patto che rapiva al Ticino due delle sue più importanti sorgenti di reddito: i dazi e le poste. Tranne poche eccezioni (ricorderemo il Franschini, G. B. Pioda ed il colonnello Luvini), generale era l'opposizione dei nostri uomini di Stato, come apertamente contraria era l'opinione pubblica. Crediamo interessante riportare qualche brano stralciato dal Messaggio governativo del 25 Agosto e qualcuna delle molte frasi pronunciate durante i vivaci dibattimenti che ebbero luogo in Gran Consiglio, il giorno della discussione del Patto Federale. Dal Messaggio Governativo 25 Agosto: « ... Come cittadini della Svizzera, non crediamo abbandonarci ad alcuna prevenzione affermando che l'opera è la migliore che nelle date circostanze potevasi sperare. ... Ma come Ticinesi non possiamo giudicare l'opera con uguale favore. Le poste ci vengono rapite in un momento in cui, cessando le spese di primo stabilimento eravamo sul punto di cogliere il frutto di sforzi perseveranti. ...

« Non computando gli sviluppi naturali insensibili, ma solo l'aumento presunto (calcolato su dati che hanno più che del probabile del certo) in forza delle convenzioni con Vienna e con Parigi, il danno non sarà minore di lire milanesi 70.000 annue sull'amministrazione postale. ... Veniamo ai dazi. Quantunque il naturale incremento delle cose faccia sì che il prodotto daziario si vada ognora aumentando, nulla sarebbemi a dire se la Confederazione, avocando a sé tutti i dazi, pedaggi e pontenaggi, ne compensasse il reddito ai Cantoni sopra le medie di cinque anni 1842-1846. Il togliere al Cantone i futuri aumenti sarebbe compensato dal liberarci la Svizzera da ogni interno balzello e dallo stabilire balzelli modici ed uniformi al confine. Ma il riscatto è obbligatorio solo per le gravezze del transito. Supposto che la Confederazione non riscatti i nostri diritti di entrata e di uscita, ne addiverebbe l'alternativa di veder gravato il nostro commercio da due dazi, l'uno federale l'altro cantonale, e di abolire i dazi cantonali rinunciando al reddito relativo per l'erario. L'una e l'altra gravosissime cose. ... ».

« Dal discorso dell'on. Pedrazzini: « ... (la Confederazione) ha sancito un sistema finanziario per noi d'immenso svantaggio, noi non possiamo concorrere

« col nostro suffragio alla sua accettazione. . . . Sotto il punto di vista federale la
« Dieta ha seguito i principii politici: col centralizzare le poste ha assicurato alla
« Confederazione ricchi proventi, poichè a fronte delle spese, immensi ne sono
« i ricavi. Ha però riconosciuto l'obbligo di corrispondere ai Cantoni un inden-
« nizzo... Per ottenere tale indennizzo è necessario presentare il prospetto delle
« proprie rendite negli anni suddetti (1844-1845-1846) affinchè depurato di ogni
« spesa servisse per il compenso da ottenere. Qual'è la sua media? si riduce
« alla cifra microscopica di L. 20.000.— Invano il Ticino parlerà del nuovo trattato
« coll'Austria, invano di quello coi Cantoni di Lucerna e di San Gallo che col
« tempo aumenterebbero di una ingente somma il suo prodotto. . . . Quali sono
« le ragioni che il prodotto postale ha reso una così modica somma? I trattati
« rovinosi coll'Austria, con Lucerna e con San Gallo, in forza dei quali si traspor-
« tavano le valigie delle lettere con la corrisponsione di modica tassa ovvero
« gratuitamente. Ma a questo triste sistema ora si è posto riparo: ora rinunciando
« all'azienda delle poste si rinuncia per 20.000 lire milanesi a percepirne ben
« 90.000.— ».

Come per le poste, così pure per i dazi la media dei tre anni dava cifre molto inferiori ai redditi che effettivamente il Cantone avrebbe potuto ricevere. La media risultava di 87.000 mila lire, mentre con l'imminente attivazione delle strade ferrate il reddito sarebbe facilmente salito ad almeno 157.000.

L'on. Pioda, che pur era partigiano dell'approvazione del Patto, ammetteva che solo sull'azienda delle poste, calcolando il compenso secondo il principio statuito dalla Costituzione, il Cantone subiva un danno di almeno 70.000 lire. Il consigliere Borella dichiarò che il nuovo Patto « ammazza il Ticino. . . ».

La nuova Costituzione fu accettata dalla Dieta con 13 voti e mezzo, e nella votazione popolare del 1. settembre 1848 da 15 Cantoni e mezzo con 169.745 elettori contro 17.899.—

Per il fondo di indennità previsto dalla Costituzione la Confederazione disponeva soltanto da 1.600.000 a 1.700.000 franchi, mentre le pretese dei Cantoni ammontavano a fr. 2.132.920.— Non era quindi possibile contare interamente su quell'aiuto che avrebbe dovuto, in teoria, colmare i vuoti scavati del Patto federale nelle finanze cantonali.

Adottata alla fine del Giugno 1849 la nuova legge daziaria, ai primi di luglio furono iniziate le trattative concernenti il riscatto dei diritti daziari del Cantone Ticino. Riportiamo un interessante documento riguardante questi negoziati:

Préliminaires d'une convention arrêtée entre le Conseil Fédéral et le Conseil d'Etat du Canton du Tessin.

« En conformité des articles 24 à 30 de la Constitution Fédérale ainsi que de l'art. 56 de la loi fédérale du juin a. c. pour les péages, il a été convenu ce qui suit:

Art. 1. — A dater du jour de la perception des nouveaux péages fédéraux, le Ct. du Tessin cessera de percevoir les droits, péages, etc., désignés ci-après:

- a) les droits d'entrée sauf les réserves de l'article 2.
- b) les droits de sortie.
- c) les droits de transit de toute espèce

d) les droits de consommation sur les objets provenant de l'intérieur de la Confédération.

e) les droits de déblayement des neiges (Schneebruchgebühr).

f) les droits de chaussée (pedaggi).

g) les droits de magasinage.

Art. 2. — Le Canton du Tessin se réserve toujours dans les limites des art. 29 e 32 de la Constitution Fédérale:

a) des prélever sur les objets qui entrent par la frontière des Etats Italiens et qui sont destinés à la consommation du Canton même, les droits accordés par l'arrêté de la Diète du 13 août 1843.

b) les autres droits non designés ci-haut dans l'article premier et conséquemment non compris dans le rachat, pourront être perçus par le Canton du Tessin s'il le juge convenable.

Art. 3. — Par la cession du droit de déblayement des neiges sur le S. Gotthard perçu sous la dénomination de « diritti di rottura della neve » la Confédération prend à sa charge les frais qui résulteront pour tenir ouvert le passage du S. Gotthard pendant la saison des neiges depuis Airolo jusqu'à la frontière du Canton d'Uri.

Art. 4. La Confédération s'oblige en vertu de l'art. 26 de la Constitution Fédérale de payer au Canton du Tessin pour la suppression des droits et péages, annuellement en quatre rates (autant que possible égales et de trimestre en trimestre) la somme de francs suisses 190.000 (cent quatre vingt dix mille) en espèces au cours stipulé par l'Assemblée Fédérale le 30 juin dernier.

Art. 5. — Le Canton du Tessin se réserve de se prononcer sur la ratification des présents préliminaires dans le terme de six semaines.

Ainsi fait en double à Berne le 13 juillet 1849 et signé par les délégués respectifs.

In conclusione il Cantone Ticino fu retribuito con un indennizzo di fr. 200.000 per la manutenzione delle strade internazionali alpine e autorizzato a percepire un diritto di consumo. Con la Convenzione del 22 dicembre gli fu poi concesso di mantenere sul San Gottardo la dogana per il deposito (non però obbligatorio) delle merci di transito. Sul ricavo dei dazi di consumo la Direzione Federale dei Dazi prelevava una « indennità di percezione » dell'8%.

Diamo i conti presuntivi per gli anni 1846, 1848, 1850. Il confronto è certamente interessante.

Anno 1847.

Attivo	Dicasteri	Passivo
90.999 15 —	Interno	215.165 11 6
21.000 — —	Giustizia	159.153 — —
— — —	Militare	119.151 5 —
6.600 — —	Educazione Pubblica	68.625 — —
3.678 6 6	Costruzione	321.281 1 —
339.048 —	Poste e diligenze	326.241 8 —
778.113 6 1	Dazi	143.524 15 —
602.000 11 2	Sali	228.009 14 3

Anno 1848.

Attivo	Dicasteri	Passivo
100.000 — —	Interno	203.777 17 6
22.500 — —	Giustizia	158.935 — —
— — —	Militare	133.850 — —
8.200 — —	Educazione Pubblica	86.750 — —
— — —	Costruzioni	255.319 10 —
347.800 — —	Poste e diligenze	322.453 10 —
781.540 — —	Dazi	142.003 4 —
605.000 — —	Sali	274.000 — —

Anno 1850.

Attivo	Dicasteri	Passivo
122.660 — —	Interno	172.180 — —
33.000 — —	Giustizia	149.307 — —
50.000 — —	Militare	350.000 — —
11.200 — —	Educazione Pubblica	70.510 — —
138.974 — —	Costruzioni	473.929 — —
451.000 — —	Dazi	36.000 — —
351.000 — —	Sali	208.000 — —

Di fronte ai dicasteri passivi — Interno, Giustizia, Militare, Educazione Pubblica e Costruzioni Pubbliche — stanno gli attivi, e cioè: Poste e Diligenze, Dazi, Sali. Nel 1850, dei tre dicasteri attivi non ne rimaneva che uno, quello dei Dazi e Sali (dopo il riscatto dei Dazi i due dicasteri erano stati fusi in uno solo). Nel 1849 lo sbilancio tra le entrate e le uscite dei dicasteri passivi era di L. 900.000, mentre l'attività del Dipartimento Dazi e Sali non arrivava neppure a coprire la metà dello sbilancio. Occorreva ricorrere al prestito e chiedere al Debito Pubblico una forte somma!

Come si vede, gli effetti della entrata in vigore della nuova Costituzione non tardarono a manifestarsi. Presentando il suo rapporto, la Commissione di gestione del bilancio 1850 diceva: «... Col gennaio 1850 aveva per necessità « cominciato una nuova èra per le finanze ticinesi. La concentrazione delle forze, « il riscatto parziale dei dazi ha decimato le nostre rendite.. indarno spererete « di conseguire lo scopo lungamente desiderato e cioè di mettere in pari l'uscita « e l'entrata... ». Qual differenza da quanto solo due anni prima era lecito sperare dal « soddisfacente risultato raggiunto » ed era giusto motivo di rallegramento l'ottenuto « bilancio delle spese con gli introiti »... (parole di un'altra epoca!). La amarezza era ormai a tal punto di fare intravedere come in un incubo... « l'immagine detestabile e vergognosa del fallimento »...

E già nel 1850 fu necessario intraprendere uno studio per un progetto d'imposta diretta sulla sostanza e sulle rendite. Proponendo questo progetto il Consiglio di Stato ne rilevava la immediata necessità, dichiarando che «... per importanti variazioni introdotte dai vicini Stati nelle loro tariffe doganali e nel sistema di loro imposte, e per altre circostanze, l'erario cantonale viene a patire una enorme diminuzione delle sue entrate finanziarie... ». Mancando i ce-

spiti di reddito sopra i quali sino allora si era fatto assegnamento, era gioco-forza ricorrere a tutti quei provvedimenti che potevano sembrare atti ad accrescere il numero e l'entità dei redditi, divenuti ormai insufficienti. La Commissione incaricata dello studio del progetto d'imposta diretta dichiarava in un suo rapporto: « lo scemamento delle rendite annue daziarie e del sale non si « arresterà alle dugento migliaia di lire come è lusinga del Consiglio di Stato, « ma sarà sempre più considerevole in seguito all'aumento degli affari commerciali ».

Fu necessario ricorrere ai rimedi più energici. Nel 1855 si votò la prima legge tributaria ticinese, dichiarando inoltre « ... la vendita degli stabili appartenenti alle soppresses Corporazioni religiose e dichiarati beni cantonali con « la legge del 30 giugno 1848 è un'imperioso bisogno politico ed economico... ». Furono soppressi otto conventi e l'incameramento dei loro beni fruttò allo Stato lire 2.289.000.

Ma nonostante tutti gli sforzi e i provvedimenti eccezionali adottati, il pareggio tra le entrate e le uscite era destinato a rimanere un ricordo ed una irraggiungibile meta. Nel 1850 il disavanzo dell'esercizio amministrativo dell'annata ammontava già a fr. 639.000. Nel 1860 il debito pubblico cantonale era salito alla cifra di fr. 5.670.000; nel 1863 a fr. 6.107.000, e questo pauroso crescendo non fece che proseguire di anno in anno con implacabile continuità.

Con la votazione popolare del 19 aprile 1874 fu accettata la nuova Costituzione federale (da 340.899 elettori contro 198.013). La politica di accentramento venne così nuovamente riaffermata e rinvigorita.

Se già il patto del 1848 aveva scosso alla sua base l'economia ticinese, la nuova Costituzione le assestò un colpo che doveva riuscirle dolorosissimo.

Dopo il 1848, malgrado il riscatto dei dazi, il Cantone percepiva ancora da 350.000 a 400.000 franchi all'anno a mezzo dei dazi di consumo; con la nuova Costituzione, che attribuiva definitivamente ed integralmente i dazi alla Confederazione, anche questa non indifferente rendita veniva tolta al Ticino. Il monopolio federale dell'alcool privava pure le nostre finanze di un rilevantissimo cespite di entrate. In teoria, i proventi del monopolio federale dell'alcool, da ripartirsi fra i Cantoni, dovevano essere tanto rilevanti da bilanciare largamente la perdita causata dalla cessazione dei dazi di consumo. In realtà invece, sin dai primi anni si manifestò una differenza di circa 100.000 fr. in meno, e quindi una proporzionata perdita per il Cantone.

Due anni dopo (1876) entrava in vigore la legge sulle fabbriche, necessaria ed ottima senza dubbio, grazie alla quale fu migliorata la condizione di una grande massa di lavoratori. Ma essa fu mortale per una delle nostre maggiori industrie: quella della seta, che, come già visto, impiegava 1200 persone per la lavorazione di kg. 220.000 di bozzoli, media annua, ripartiti in quattro grandi filande: quella Paganini a Bellinzona, la filanda di Lugano e quelle di Melano e di Capolago. Con la nuova legge i nostri industriali non furono più in grado di sostenere la concorrenza coi produttori lombardi, ed in brevissimo tempo quella industria, già tanto florida, rovinò completamente. Qualche industriale, abban-

donata la produzione serica nel Cantone Ticino, attrezzò al di là del confine nuove filande, le quali, ancora oggi prosperano e svolgono una buona attività.

La istituzione dei dazi e delle dogane federali non tardò ad inceppare gravemente la maggior parte dei traffici commerciali con la vicina Lombardia. In poco tempo lo scambio di prodotti e di bestiame, che costituiva la maggiore e più redditizia attività dei nostri vallerani, si trovò completamente arenato. Di conseguenza i mercati e le fiere, che la barriera doganale aveva resi quasi inaccessibili ai mercanti lombardi, decadde, ed in pochi anni di alcuni di essi non rimase che il ricordo. Quando si pensi alla quantità ed alla entità delle trattazioni che avevano luogo in occasione di codeste fiere, al numero di modeste imprese private che vivevano dei e per i mercati e che in seguito al decadimento di questi dovettero scomparire, si vede come quegli ordinamenti federali, oltre che colpire duramente lo Stato del Cantone, non poco danno arrecarono a singoli privati.

All'isolamento geografico del Ticino rispetto agli altri Cantoni confederati, le Costituzioni del 1848 e del 1874 ne aggiunsero artificialmente un altro più grave, isolando il Cantone dal suo naturale campo di espansione e di scambio: la Lombardia. La distanza chilometrica, il costo dei trasporti, le diversità etniche e linguistiche se non precludono il Ticino dai mercati svizzeri lo pongono tuttavia in uno stato di soverchia inferiorità di fronte alla concorrenza confederata. Malgrado i numerosi tentativi e gli sforzi compiuti, oggi ancora si è ben lungi dall'aver conquistato il mercato confederato in misura appena remunerativa. La politica di accentramento inaugurata nel 1848 e ribadita nel 1874, se fu nociva, in modo generale, a tutti i Cantoni periferici, fu particolarmente gravida di funeste conseguenze per il nostro Cantone. Dopo il 1874 il malessere economico divenne ben presto generale, estendendosi a tutti i rami dell'attività economico-industriale ticinese.

L'industria della paglia, già tanto prospera dopo aver raggiunto negli anni 1870-73 il massimo di attività con una produzione annua di 12.000.000 di metri di treccia, a partire dal 1886 decadde rapidamente, soprattutto a causa dei nuovi dazi con l'Italia e della concorrenza cinese e giapponese, e la sua produzione si ridusse a quantità trascurabili.

La fabbricazione del vetro, sorta nel 1873, molto redditizia, fu completamente abbandonata a cagione delle tariffe daziarie insostenibili (il dazio di entrata delle lastre di vetro per l'Italia era stato portato da fr. 8 a fr. 16 al quintale).

L'industria della concia delle pelli, la cui produzione era destinata quasi totalmente ai mercati di Parigi, Londra e Milano, ebbe i suoi prodotti esclusi quasi completamente dal mercato svizzero per effetto della concorrenza germanica. Essa e l'industria del tabacco, che ancora oggi ha una buona produzione, sono fra le poche sopravvissute alla rovina generale. Molti furono invece i tentativi industriali (prima del 1914 erano investiti nelle industrie del Canton Ticino circa 17.000.000 di franchi), ma quasi tutti dovettero cedere di fronte ai due grandi ostacoli, ormai troppo noti ai Ticinesi: l'isolamento economico nel quale fu con-

finato il Cantone e la ingiusta politica tariffaria che le Ferrovie federali per troppi anni usarono nei riguardi del Ticino, soffocando ogni tentativo di traffico e quindi di commercio e di industria, sotto il peso di sopratasse non solo esorbitanti, ma anche ingiuste, poichè mettevano i paesi situati lungo la linea del San Gottardo in istato di inferiorità di fronte al resto della Svizzera. La legge federale del 22 agosto 1878 in materia di tariffe ferroviarie aveva sancito una evidente disparità di trattamento a nostro danno. Le tasse di transito furono infatti dichiarate applicabili al traffico diretto tra la Svizzera e l'Italia ma non a quello tra la Svizzera e la Germania. Di modo che la merce proveniente dall'Italia e destinata per esempio a Zurigo, era soggetta a tariffa mite, con sopratassa di montagna limitata a km. 64 per Chiasso-Erstfeld ed a km. 50 per Luino-Erstfeld, mentre invece la merce proveniente dalla Germania e destinata per esempio a Lugano, era colpita da una sopratassa di km. 85, e quella destinata al confine svizzero verso Luino ad una di km. 68; in ambedue i casi con tariffe chilometriche assai gravose. Quando nel 1909 la ferrovia del San Gottardo passò alla Confederazione, le cose rimasero immutate, malgrado le ripetute lamentele. Quanto fossero ingiuste queste tariffe, lo dimostra il fatto che il traffico tra l'Italia ed una stazione svizzera non appartenente alla linea del Gottardo, era soggetto a sopratasse e tariffe minori che non il traffico tra l'Italia e una stazione della linea del Gottardo. Le sopratasse che venivano a colpire direttamente i nostri traffici erano dell'ordine:

per i viaggiatori	sopratassa del	60%
per i bagagli	»	» 100%
per le merci	»	» 60%

Il Cantone Ticino vide così soffocata la sua attività da quella stessa linea ferroviaria dalla quale tanto si riprometteva e per la quale non aveva temuto di affrontare gravi sacrifici. Riportiamo qualche brano di uno dei numerosi reclami inoltrati a Berna su tale questione: « . . . Tra i Cantoni confederati havvene di « quelli che non hanno dato un sol centesimo per la ferrovia del Gottardo: or- « bene, costoro sono favoriti da tasse ridotte mentre il Ticino che diede 4 mi- « lioni è colpito con gli altri paesi lungo la linea del Gottardo da tariffe e so- « pratasse specialmente elevate. Anzi tutta l'Europa settentrionale (oltre l'Italia) « ha sulla linea del Gottardo una situazione speciale di favore **quo** a tariffe, so- « pratasse, ecc. in confronto con quella dei cantoni Ticino, Uri ed altri percorsi « dalla ferrovia stessa. Ad esempio la merce che dall'Italia per il Gottardo va « a Zurigo, Berna, Basilea, ecc., oppure in Francia, in Inghilterra, nel Belgio, nel- « l'Olanda, nella Germania, nell'Austria paga una tariffa proporzionalmente infe- « riore ed anche una sopratassa inferiore a quella che è destinata ad una sta- « zione del Canton Ticino. La merce in partenza da una stazione del Cantone, « diretta all'Italia paga per il Monte Ceneri e, se proveniente dalla Leventina, « anche per il Gottardo, le sopratasse di montagna e le tariffe più elevate, men- « tre quella proveniente da Zurigo, Berna, Berlino, Amsterdam, ecc. non paga « sopratassa per il Monte Ceneri, ne paga una ridotta per il Gottardo ed inoltre « gode del beneficio di tariffe più basse. Viceversa la merce che è diretta dal

« Cantone a Zurigo, Berna, Berlino, Parigi, ecc., o da questi luoghi diretta nel « Cantone, paga le sopratasse maggiori e le tariffe più gravi.... ». (Dai contoresi 1912). — La questione delle sopratasse di montagna è stata, con altre, ampiamente e vivamente trattata nelle famose « Rivendicazioni ticinesi » presentate dal Consiglio di Stato al Consiglio federale. Buoni risultati sono stati effettivamente raggiunti: p. es., l'esenzione dalle sopratasse di montagna per i cittadini dei Cantoni posti lungo la linea del Gottardo e l'aumento del sussidio federale per la manutenzione delle strade alpine, ecc.

Che meraviglia se così gravate da impedimenti e difficoltà di ogni genere la grande maggioranza delle nostre industrie non potè vivere a lungo? L'industria dei laterizi è completamente scomparsa, la fabbrica di tessuti Jacquard è fallita, la fabbrica di pietre dure « Swiss Jewel » di Locarno ha cessato ogni attività nelle sue venti succursali sparse per tutto il Cantone, il cappellificio di Locarno ha chiuso le sue porte...; e il triste elenco continua. La crisi finanziaria del 1914, provocata dal fallimento di tre istituti bancari, causò al popolo ticinese la perdita di 40.000.000 di franchi (cfr. Dr. Carlo Kuster: La crisi delle banche ticinesi) e lo Stato stesso ebbe a patire perdite non indifferenti.

Perdita dello Stato sui depositi delle fallite banche.

Natura dei depositi	Capitale	Ricavo	Perdita
C. C.	119.003,50	42.781,75	76.221,75
Espropriazioni ferroviarie	102.494,30	36.515,86	65.878,44
Fondi speciali	20.392,92	7.958,82	12.434,10
Ufficio Esecuz. e Fallim.	65.914,73	34.864,62	31.050,11
Cauzioni cantonieri	9.725,—	6.666,48	3.058,52
Depositi giudiz. econ.	13.870,76	6.012,75	7.858,01
Successioni	2.235,75	803,75	1.432,—
Impianto filo	899,—	488,87	450,13
Opere di costruzione	18.000,—	7.200,—	10.800,—
Diversi	3.363,10	1.209,03	2.154,07
	355.899,06	144.461,93	211.437,13

Fino a che punto questi rovesci colpissero tutta quanta la popolazione del Cantone, appare chiaramente dal rapporto del Dipartimento Igiene e Lavoro dell'anno 1914: « Il numero considerevole di ticinesi ammessi per la prima volta « al manicomio, attesta indubbiamente un aggravamento della morbidità psicotica del paese. A tale risultato hanno in notevole misura contribuito gli avvenimenti straordinari che turbarono il Cantone, quali i dissesti finanziari e la « mobilitazione; in parecchi casi si potè infatti stabilire che la causa unica ed « immediata della malattia mentale era stata determinata dalle preoccupazioni « di indole finanziaria. ».

La crisi finanziaria che seguì l'immediato dopo-guerra causò perdite che si valutano a oltre 100.000.000 di franchi. E ancora nonostante tutto il popolo lavo-

ratore del Cantone Ticino persevera con un coraggio veramente ammirevole nei tentativi di aprirsi una nuova via che gli permetta finalmente di respirare. Diamo la tabella statistica delle S. A. attualmente esistenti nel Cantone per il periodo 1928 - 1932:

Statistiche delle S. A. del Cantone Ticino.

Anno	S. A. No.	S. A. con bilancio passivo		S. A. che hanno la sede ma non l'esercizio nel Cantone (Holdings Trusts, ecc.)		S. A. con bilancio attivo		
		No.	Capitale e riserve	No.	Capitale	No.	Capitale e riserve	Reddito
1928	215	69	8.849.400,—	22	20.015.000,—	124	53.548.800,—	4.005.600,—
1929	225	64	6.109.000,—	26	20.833.000,—	135	60.993.300,—	4.633.700,—
1930	238	67	8.650.500,—	28	20.868.000,—	143	60.356.600,—	4.830.000,—
1931	266	92	11.030.100,—	31	18.848.000,—	143	63.628.700,—	4.200.400,—
1932	268	112	19.836.400,—	29	17.133.000,—	127	60.214.700,—	3.730.500,—

Nel 1932, dunque, circa il 42% delle Società Anonime del Cantone Ticino chiudeva con un bilancio passivo.

Oltre gli impedimenti che gravano sulla attività economico-commerciale ticinese, ai quali abbiamo accennato nel modo più schematico e riassuntivo possibile, non possiamo tralasciare di ricordare il peso sempre crescente delle imposte e delle tasse che opprimono i contribuenti ticinesi più che qualunque altro Cantone della Svizzera.

Il debito pubblico continua ad aumentare e di pari passo aumentano gli oneri delle contribuzioni.

Dal 1° gennaio 1893 al 31 dicembre 1921 il debito pubblico aumentò

da Fr. 10.188.265,13

a Fr. 41.797.742,20

e cioè di Fr. 31.609.477,07

ai quali vanno ancora aggiunti:

a) il saldo debitore del C - C servizio

Cassa dello Stato al 1 - XII 1921 Fr. 1.981.730.—

b) l'importo dei buoni di Cassa in circolazione

Fr. 2.000.000.—

c) i debiti dello stato verso i terzi per espropriazioni ferroviarie

Fr. 76.737,76

Fr. 4.058.467.76

e quindi un totale complessivo di

Fr. 35.667.944,83

in poco più di venticinque anni. Attualmente il debito consolidato sorpassa i 50.000.000. Per i dati riguardanti il 1933, vedi Parte IV, Sezione I, pagina 148. Questo impressionante aumento del debito pubblico è dovuto, oltre che alle

strettezze causate dagli impedimenti doganali e dal conseguente ristagno delle sorgenti di reddito per lo Stato, anche da importanti spese richieste per opere di utilità pubblica, segnatamente:

Sussidi per le ferrovie regionali	Fr. 3.902.500.—
Sussidi e spese per opere forestali, agricole e bonifiche	» 2.087.500.—
Sussidi e spese per opere di arginatura	» 2.624.000.—
Sussidi e spese per opere stradali	» 3.109.500.—
Costruzioni nuove	» 3.863.500.—

Questi sacrifici, fatti per lo sviluppo e la dignità del paese, non sono certamente da rimpiangere, ma di fronte a questi stanno tutte le altre cause dell'aumento dell'onere pubblico, le quali invece rappresentano un reale depauperamento del paese. La diminuzione delle potenzialità di acquisto della valuta, che seguì immediatamente alla guerra, il considerevole e forse esagerato aumento dei salari, dovuto ad una vera congestione degli impiegati statali, provocarono la necessità di cercare nuove entrate.

Donde il decreto dell'anno 1919 che, modificando le tasse di successione, le estendeva alla successione diretta e ne variava i tassi, di modo che il solo gettito di questa imposta crebbe in pochi anni da franchi 170.000.— (1918) a fr. 1.000.000.— (1924); le imposte cantonali di guerra e sui profitti di guerra; il decreto 1922 che aumentava la progressività delle imposte sulle sostanze superiori a fr. 50.000.— e le rendite superiori a fr. 10.000.—; i rigorosi accertamenti del fisco e l'ultima recente rimanipolazione dei valori di perequazione. Il popolo ticinese è così gravato dal peso di imposizioni che diverranno insopportabili e sproporzionate alle già tanto deboli sue forze, perchè all'aumento delle imposte non corrisponde nessun aumento considerevole della consistenza patrimoniale, anzi, il reddito dei capitali investiti in prestiti statali nell'industria e nel commercio è sensibilmente diminuito dall'ante-guerra. In un memoriale inoltrato dalla Camera Cantonale di Commercio al Consiglio di Stato veniva posta la domanda: «... L'organismo ticinese, di sì fragile ed infelice costituzione e « logorato da una crisi che ha l'aspetto di continuare per molto tempo ancora è « in grado di sopportare senza grave pregiudizio per l'interesse singolo della « collettività e dello Stato l'onere tributario cui è caricato?...». La risposta a questa angosciata domanda viene data, nello stesso memoriale, in forma netta e recisa, tale da non lasciare adito a nessun dubbio, nè illusione: «... abbiamo « dovuto constatare che il reddito delle nostre industrie e del commercio più « sopra caratterizzato non è più in grado di sopportare gli oneri tributari cui è « caricato attualmente...».

Insomma, la situazione in cui si trova il Canton Ticino è delle più tristi. Ben la illustrava il Consigliere nazionale lucernese on. Zimmerli, in un suo discorso (1928) «... Il Ticino è separato dal mercato italiano a causa delle tariffe doganali e dalla restante parte della Svizzera a causa della catena delle Alpi. « Le sopratasse di montagna sono state soppresse nel traffico viaggiatori, ma « sono ancora in vigore nel traffico delle merci, e così succede sempre ancora « che delle merci destinate al Cantone Ticino vengono spedite alla stazione ita-

« liana di confine più vicina con la tariffa internazionale più bassa, e di qui vengono rispedite nel Ticino con la medesima tariffa di transito più favorevole. . . .
« Non è puro caso se nel Cantone Ticino la diminuzione della popolazione di montagna è più forte che in qualsiasi altro cantone montagnoso. I contadini, la vera sorgente di vita di quel paese, abbandonano a poco a poco, ma senza sosta le valli natie La frase « la terra che muore » è diventata purtroppo « sosta le valli natie . . . »

Abbiamo cercato di esporre con la maggiore possibile concisione, in quali condizioni si è svolta attraverso gli anni l'attività economico-commerciale del nostro Cantone, ed in quale situazione essa trovasi attualmente. In mezzo a tante difficoltà ed a tante rovine di coraggiosi e sfortunati tentativi, una industria è ancora promettente e lascia adito a speranze qualora scompaia la persistente crisi economica mondiale: l'industria turistico-alberghiera. Speranze che si possono ritenere giustificate, perchè basate su un fattore di grande potenza e che nessuna restrizione di dogana o di tariffe arriverà a menomare: le splendore del cielo e la gloriosa bellezza della terra ticinese.

PARTE SECONDA

TURISMO.

Vie e mezzi di comunicazione nel Cantone Ticino.

Introduzione – Divisione della Parte II.

Qualunque proposizione presuppone l'esistenza di certe cognizioni elementari che permettono di meglio afferrarne il senso e la portata. Dal rapporto di nozioni e di dati conosciuti, scaturiscono la realtà ed i concetti. Così io posso dare ad una persona che non conosca minimamente il mio paese, una certa idea della mia città, mettendo in particolare rapporto tra di loro alcune conoscenze generali che detta persona possiede. Coordinando il significato di « piccolo », di « antico », di « città », di « severo », io potrò far sorgere una immagine che si avvicini sufficientemente alla realtà col dire: « Bellinzona è una piccola città, antica e severa ».

Analogamente, volendo parlare dell'industria turistica nel Cantone Ticino, conviene studiare preliminarmente le sue condizioni sotto gli aspetti principali, e precisare cosa si intenda per industria turistica.

Nelle pagine precedenti abbiamo cercato di dare un'idea, sia pur sommaria, del Cantone Ticino, procurando di mantenerla nel quadro della realtà.

Per designare le varie attività che traggono la loro esistenza dal fenomeno del turismo, abbiamo adoperato l'espressione generale di: « industria turistico-alberghiera ». Con ciò non si vuole identificare il turismo ad una industria, chè sono cose non solo assolutamente diverse ma opposte, il primo essendo un mezzo di svago, un passatempo, la seconda implicando invece l'idea di un lavoro e di una fatica costante. Costituiscono invece una vera industria l'organizzazione e lo sfruttamento del turismo. Crediamo anzi che nessuna denominazione meglio di questa si presti a definire un'attività che per complessività e raffinatezza di organizzazione, per imponenza di mezzi, per estensione di affari non la cede a nessuna delle attività di produzione che si sogliono indicare sotto il termine di « industria ».

Il Dott. H. G. Senn nel suo studio « La Suisse et le Tourisme » scarta come sconveniente l'idea di chiamare industria il complesso di attività inerenti al turismo, ripugnandogli di porre il turista allo stesso livello di una qualunque materia prima destinata ad essere trasformata. Ci sembra però che qui ci sia confusione. Anche a noi ripugna l'idea di mettere il forastiero al livello di un materiale bruto

da foggare. La materia prima dell'industria turistico-alberghiera è la natura, il cielo, il sole, la bellezza del paesaggio...; la sua produzione è il piacere. Il turista è il cliente, il compratore, con le sue esigenze, le sue preferenze, che si deve cercare di attrarre e accontentare...; siamo ben lungi dunque dal porre la assurda eguaglianza: turista = materia prima.

Si è precisamente sotto l'aspetto di attività di produzione che esamineremo l'industria turistico-alberghiera del nostro Cantone.

In che consiste dunque questa speciale e ammettiamolo pure, bizzarra produzione.

La materia prima, si è detto, è la natura stessa. Trasformarla in piacere per il turista, ecco la produzione.

Ogni attività produttiva è, in fondo, una trasformazione. L'uomo non ha mai creato nulla: la civiltà ed il progresso non sono se non un seguito di trasformazioni.

Nel campo dell'industria turistico-alberghiera più che di trasformazione vera e propria si dovrebbe parlare di valorizzazione. Questo termine non esclude il primo: infatti anche la valorizzazione è una particolare trasformazione: ciò che prima era nascosto, insospettato o menomato viene posto in piena luce, e quindi trasformato in qualche cosa di accessibile, di chiaro, di evidente.

Far risaltare le bellezze del paesaggio, isolarle o porle nel quadro più conveniente, con opportuni provvedimenti, accrescerle e proteggerle, rendere facili e comodi gli accessi e piacevole il soggiorno; dare insomma al turista il massimo possibile di agi e ove si trattasse di luoghi di cura il massimo di utile assistenza, sotto la forma di quei beneficî che si possono senz'altro, come la salute, comprendere nella denominazione generale di « piacere »; questa è la valorizzazione, ossia la produzione dell'industria turistico-alberghiera.

Per poter portare un qualsiasi giudizio su una forma di produzione, è necessario esaminare la specie e la qualità dei mezzi impiegati per la produzione stessa. Da questo esame risulterà se la materia prima è bene impiegata, se il numero della materia inutilizzata è ridotto al minimo, se i mezzi di produzione rendono il massimo possibile di utile.

I mezzi di produzione dell'industria turistico-alberghiera si possono dividere in due categorie generali:

- A) le vie e i mezzi di comunicazione;
- B) l'ospitalità (alberghi, pensioni, ecc).

In base a tale criterio esamineremo separatamente, nelle pagine che seguono, questi due rami dell'attività turistico-alberghiera.

Per lo studio delle vie e dei mezzi di comunicazione, che sarà l'oggetto della seconda Parte, riteniamo opportuno suddividere questo ramo della produzione turistico-alberghiera in tre capitoli, i quali rispecchiano i tre aspetti che esso assume nel Cantone Ticino, e cioè:

- 1) le strade (rete stradale ticinese);
- 2) le ferrovie;
- 3) la navigazione sui laghi.

Riguardo alla navigazione aerea, benchè sia in corso di studio il progetto di un grande moderno campo di aviazione da costruirsi presso Bellinzona, non è ancora possibile, data l'incertezza della cosa e la mancanza di esperienza, arrivare a una conclusione qualsiasi.

Il campo attualmente esistente a Bellinzona è adibito puramente a uso militare: il nuovo in progetto sarebbe invece destinato al servizio dei grandi plurimotori che compiono regolare servizio postale tra la Svizzera e l'Italia. Oltre la grande costruzione di una nuova apposita strada di accesso, è prevista la costruzione di un modernissimo capannone provvisto dei migliori impianti tecnici atti a soddisfare ogni esigenza: servizi tecnici, amministrativi e logistici. A detta di competenti, il campo bellinzonese riuscirà uno dei più soddisfacenti della Svizzera.

L'attuazione del progetto potrebbe portare a risultati molto interessanti, anche dal punto di vista turistico: la questione è per ora limitata al campo tecnico e sarebbe quindi prematuro trattarla in questo studio.

CAPITOLO I°

A. LA RETE STRADALE TICINESE.

1. Importanza delle strade — Rapporti tra il turismo e le strade.

Le vie di comunicazione, esaminate quale mezzo produttivo dell'industria turistico-alberghiera, si possono distinguere in tre specie: vie di comunicazione terrestri; vie d'acqua o di navigazione; vie aeree, ancora all'inizio del loro sviluppo. — Le prime, che per il nostro studio hanno importanza maggiore anche rispetto alla situazione geografica del paese, si possono a loro volta suddividere in due categorie:

a) le vie stradali di comunicazione — che comprenderanno le vecchie mulattiere, le strade e le grandi arterie internazionali attraverso i passi alpini, e le strade locali;

b) le vie esercite con mezzi meccanici e cioè: le ferrovie, le tramvie, le funicolari, le filovie, ecc.

La distinzione fra le due categorie è specialmente interessante dal punto di vista turistico; ciascuna di esse presenta aspetti assai diversi e problemi speciali, che domandano speciali soluzioni, sebbene il risultato finale si identifichi o dovrebbe identificarsi in un risultato uguale per tutte e due le categorie. Ciò sarebbe forse l'ideale, che si potrebbe tradurre: collaborazione tra strada e ferrovia.

La differenza sostanziale fra la strada e la ferrovia consiste nella libertà ed agilità che la prima oppone alla matematica esattezza ed alla rigidità meccanica della seconda. Ognuno di questi caratteri comporta vantaggi e svantaggi e impone particolari considerazioni.

I mezzi di comunicazione sono agenti determinanti rispetto alle vie di comunicazione ed il loro studio, dal lato turistico, si collega direttamente a quello di esse strade. Senza tema di esagerare, si potrebbe fare intervenire, fra mezzi e vie di comunicazione, una relazione di causa ed effetto, data dai continui progressi della tecnica, dalla crescente diffusione dell'automobilismo, ecc., che a loro volta provocano altrettanti problemi per il costruttore stradale.

Le strade sono sempre state agenti di massima importanza per la civiltà e il progresso: esse sono le arterie che aprono la vita politica, economica e commerciale di un paese. Tale importanza era ben conosciuta dall'antica Roma, maestra del mondo, che ha ampiamente dimostrato essere la strada il mezzo necessario per qualsiasi progresso civile ed economico.

Dal punto di vista dello sviluppo turistico, esse sono un elemento vitale, ma devono soddisfare a speciali esigenze. Due compiti ben distinti incombono alle strade come mezzo di produzione turistica: il primo quello di allettare il turista, attrarlo e quasi guidarlo offrendogli un viaggio comodo, facile e sicuro; il secondo, quello di estendere le attrattive di una stazione a tutta la sua regione, mediante una completa rete stradale che vi permetta numerose ed interessanti escursioni. Volendo porre in forma quasi matematica la funzione turistica della strada si dovrebbe parlare di azione dinamica e azione statica. Essere mezzo di comunicazione fra il turista ed il territorio interessato, è il primo compito ed è evidentemente di carattere dinamico. Essere mezzo d'integrazione e di valorizzazione della stazione turistica, interessando anche i vicini territori, è il secondo compito ed ha lo scopo di trattenere il turista offrendogli nuove e maggiori fonti di diletto.

Una rete stradale ben concepita, può moltiplicare le attrattive e quindi il valore turistico di una stazione. Solo quando essa soddisfi questa condizione si può parlare della strada quale mezzo produttivo dell'industria turistico-alberghiera.

Il continuo crescente sviluppo dell'automobilismo aumenta in più larga misura l'importanza delle strade. Esso comporta però una quantità di problemi nuovi d'ordine tecnico, amministrativo, ecc., che richiedono immediate soluzioni, pena la menomazione commerciale e turistica. Facilità di transito anche con traffico intenso, sicurezza, facile orientazione, ecc. ecc., sono tutte faccie di uno stesso problema

Strade larghe, buoni fondi stradali, curve comode ed esenti da pericoli, vale a dire di grande raggio e opportunamente sopraelevate, pendenze non eccessive, facilmente accessibili ad ogni modello di macchina, strade ricche di rifornimenti, di posti di riparazione, di cartelli indicatori ben visibili e concepiti in modo da ridurre al minimo la preoccupazione di sbagliare la via, dispositivi di sicurezza per i viaggi notturni, sono tutti requisiti indispensabili per una strada di carattere turistico. A questi requisiti vanno ancora aggiunte le considerazioni di ordine estetico a cui dovrebbe soddisfare il tracciato della strada rispetto al paesaggio da attraversare. Ricchezza di punti pittoreschi, rispetto alle bellezze naturali, sono senza dubbio caratteristiche importantissime dal punto di vista turistico e tali da non essere trascurate.

2. Le strade del Cantone Ticino.

In fatto di strade il Cantone Ticino fu sempre mal provvisto nel passato, e fino a poco più di un secolo addietro non esisteva nemmeno una vera e propria rete stradale ticinese. Nel periodo anteriore al 1800, e cioè durante tutto il governo dei balivi, il regime stradale era affatto rudimentale. I tracciati irregolari, generalmente seguivano l'andamento dei vecchi sentieri, stati più o meno allargati, con altimetria irregolare strettamente asservita alla conformazione del

terreno, senza tombinature e ripari, quali erano state tracciate ai tempi dei Visconti e degli Sforza di Milano, e forse ancora più antiche. La manutenzione spettava di regola ai Comuni, ma spesso era anche affidata all'iniziativa dei privati, i quali più che altro provvedevano al loro interesse con la esecuzione di muri di cinta a difesa delle proprietà, ma poco si curavano dello stradale vero e proprio. I mezzi di comunicazione erano su per giù quelli esistenti già durante la dominazione lombarda: cavalcature e some per la montagna, qualche carro rusticano per la pianura e slitte per l'inverno.

Le strade cosiddette « Regine » formavano le vie di comunicazione principali, dalle quali si staccavano mulattiere e sentieri per l'accesso alle valli. Le sponde dei laghi Ceresio e Verbano erano praticabili soltanto dai pedoni e le comunicazioni tra i paesi rivieraschi avvenivano soprattutto a mezzo di barche.

Relativamente ben frequentate erano le comunicazioni trasversali prealpine per la Valle Morobbia e per il passo del S. Jorio fino al lago di Como, alla Valtellina, e per le Centovalli e la Val Viguzzo fino a Domodossola ed al Sempione. Il passo del S. Jorio fu per molto tempo la maggiore comunicazione tra il Sopraceneri e il Comasco, con largo transito di merci.

Il governo dei piccoli Cantoni non intraprese opera alcuna onde migliorare le condizioni stradali, non solo per il transito da e per il San Gottardo, ma anche per le comunicazioni da valle a valle, così che ognuna viveva estranea all'altra. Il ponte monumentale sul Ticino, costruito da Lodovico il Moro a Bellinzona, unico ponte in muratura esistente tra Locarno e Biasca, distrutto dalla piena famosa del 1515, venne ricostruito soltanto nel 1814/15 dal nuovo Stato del Cantone Ticino. - Nei punti principali delle strade si prelevavano dazi e forlotti, che dovevano, teoricamente, servire alla manutenzione e alle migliorie stradali: in realtà erano poi tasse devolute ai Comuni e ai governatori balivi.

Appena acquistata l'indipendenza nel 1803, i nostri padri, persuasi dell'importanza ed utilità di una buona e comoda rete stradale, quantunque finanziamenti poveri, ma ricchi di fede nell'avvenire del paese, decretavano che « il benessere doveva venire a noi per le strade larghe » e nella prima sessione del neonato Gran Consiglio Ticinese si approvava un decreto legislativo ordinante « . . . il ristabilimento dell'obbligo dei Comuni e dei proprietari coerenti « alle Strade Maestre, di vegliare alla pulizia ed alla manutenzione delle strade « a seconda del riparto e delle consuetudini vigenti prima della rivoluzione del « 1798 ». Nella seduta del 24 ottobre 1803 presentavasi al Gran Consiglio un messaggio del Piccolo Consiglio relativo al perfezionamento delle strade. Per affrontare la spesa si proponeva di « . . . poter far passare le strade, dove « necessario, attraverso le proprietà private o comunali dietro compenso . . . ». Era l'inaugurazione del principio di espropriazione per pubblica utilità. Nella seduta del 29 maggio 1804 il Gran Consiglio decideva la ricostruzione e la riattazione della rete stradale ticinese, ed in particolare decretava:

1) La strada maestra del Cantone Ticino verrà riattata e rinnovata ove fa uopo, e resa carreggiabile fino ad Airolo.

« 2) Sotto la denominazione di strada maestra s'intende quella:

- a) che da Chiasso, passando per Mendrisio va fino al lago di Lugano,
- b) che da Lugano passando per Taverne va fino alla sommità del Monte Ceneri,
- c) che dalla sommità del Monte Ceneri discende doppiamente fino al piano della strada di Magadino e arriva a questo ultimo luogo e s'inoltra passando da Bellinzona fino ad Airolo,
- d) che da Lugano va al Ponte della Tresa e s'inoltra da questo luogo al confine di termine sulla strada di Luino,
- e) che da Taverne va a riunirsi ad Agno sulla strada di Ponte sulla Tresa,
- f) che da Locarno va sino a Bellinzona. »

Nel giugno 1804 votava pure la strada di Blenio. Questo importante decreto (ottobre 1803) può essere considerato come l'atto di nascita della nostra attuale rete stradale. Con esso i nostri padri iniziarono un'opera che per le difficoltà del terreno, per i rudimentali mezzi tecnici allora a disposizione, per la insufficienza delle finanze del Cantone, gravato da debiti ed esausto dal periodo tormentoso dal quale appena usciva, domandava da parte degli iniziatori un coraggio veramente ammirevole e un non comune spirito di preveggenza. La riattazione e la parziale ricostruzione della strada del San Gottardo dava a quell'importantissimo passo tutto il suo valore. All'inizio del 1800 il San Gottardo era già frequentato da parecchi secoli, ma, date le condizioni meno che mediocri, sia per tracciato che per manutenzione della cosiddetta strada Regina, il transito avveniva in massima parte a mezzo di pedoni e lettighe, e il trasporto delle merci doveva essere fatto, specialmente nella parte alta della montagna, quasi esclusivamente a mezzo di bestie da soma o a spalla d'uomo: simile stato di cose non era certo per agevolare un grande sviluppo dei transiti transalpini dalla parte del San Gottardo. Inoltre venivano appunto ultimati in quel tempo i lavori per la strada attraverso il Sempione, voluta e sostenuta da Napoleone; il Piccolo Consiglio giustamente faceva rilevare l'importanza della concorrenza che l'apertura di questo nuovo passo alpino stava per fare al San Gottardo, che ormai non rispondeva più sufficientemente ai bisogni di un traffico sempre crescente. «... Delle migliaia di lavoratori travagliavano continuamente al Sempione ed i primi carri di mercanzia hanno di già valicato per la prima volta quell'alpe, che si credeva insuperabile. Bentosto quella strada sarà perfezionata ed offrirà al commercio dell'Italia, della Francia e di porzione della Germania uno sfogo men costoso, più sicuro e più comodo in confronto alle attuali difficoltà che si presentano per arrivare al Gottardo... » (dagli Atti del Gran Consiglio, anno 1804).

S'iniziava così quella lotta per i passi alpini che continuò per anni e si acui ancor più con l'inizio delle costruzioni ferroviarie.

Il decreto del Gran Consiglio 22 maggio 1804 prevedeva una prima spesa di lire cantonali 26.000 per i lavori stradali più urgenti, la sistemazione e la correzione del tratto Chiasso-Airolo. L'esiguità della cifra di fronte alla mole dell'opera non può non sorprendere. Questa sproporzione sta a dimostrare che

malgrado l'entusiasmo generale, e forse appunto per questo, il grandioso lavoro di rifacimento venne votato senza avere allestito alcun progetto, anche solo di massima, ma che in qualche modo mostrasse le reali difficoltà da superare. Difficoltà che non tardarono a manifestarsi prima al valico del Monte Ceneri, poi in Leventina; in mezzo ad ostacoli di ogni genere (non va dimenticata la tremenda carestia del 1817), i lavori continuarono saltuariamente e a tronchi separati, sempre sostenuti dalla volontà ferrea del paese, finché negli anni 1820-30 le strade cantonali votate nel 1803, comprese quelle di Blenio, di Valle Maggia e il Valico del San Gottardo erano compiuti. Mezzo secolo più tardi si ultimava anche la strada del Lucomagno, fra le Valli del Ticino e di Blenio e il Reno-superiore: passo conosciuto sin dall'epoca romana.

Contemporaneamente all'esecuzione delle strade cantonali si andò man mano sviluppando la rete delle strade circolari, e negli ultimi decenni del secolo scorso furono iniziate quelle agricole e forestali, sussidiate dalla Confederazione.

Data di costruzione dei principali tronchi delle strade cantonali.

Denominazione	Data	Lunghezza metri	Costo Fr. (1)
Bellinzona-Locarno	1810-1811	19,296	600,000
Bellinzona-Lugano	1808-1812	31,833	1.000,000
Bellinzona-Biasca	1806-1815	20,046	600,000
Chiasso-Lugano	1810-1816	25,410	1.720,000
Biasca-Airolo	1810-1820	38,731	1.100,000
Cadenazzo-Vira-Gambarogno . . .	1812-1820	9,050	200,000
Castione-confine Grigioni	1815-1820	3,660	100,000
Locarno-Peccia (Vallemaggia) . . .	1816-1820	37,715	1.150,000
Agno-Osterietta	1818-1820	5,978	100,000
Lugano-Fornasette	1808-1820	17,008	600,000
Locarno-Brissago conf.	1822-1823	12,692	390,000
Biasca-Olivone	1820-1824	22,412	880,000
Airolo-confine Uri	1828-1830	16,901	1.000,000
Melide-Morcote	1840-1844	5,688	150,000
Olivone-confine: Grigioni	1874-1877	18,371	435,748
		284,791	10.025,748

(1) L'importo è approssimativo.

Attualmente la rete stradale cantonale comprende:

Strade Cantonali	Km. 293,9
» Circolari	» 639,8

Totale Km. 933,7

Con la progressiva correzione e sistemazione delle strade, scomparirono i vecchi mezzi di trasporto (cavalcatore, lettighe, some, trasporti a spalla d'uomo, ecc), mentre sempre più si moltiplicarono carri e vetture, apportando un traffico e un movimento di transiti non mai visti prima nel Cantone Ticino. Nel

1826 fu istituito un servizio di vetture postali Bellinzona-Coira attraverso il San Bernardino; nel 1845 questo servizio divenne giornaliero. Un regolare servizio di vetture esisteva pure a traverso il valico del San Gottardo. Con il passaggio della Regia postale alla Confederazione (1848), il servizio da settimanale e poi trisettimanale che era, divenne giornaliero, e fu in seguito ancora aumentato a due corse al giorno, dato il sempre più intenso traffico di passeggeri. Le linee postali esercite erano:

Bellinzona - Lugano - Como - Camerlata (Milano)

Bellinzona - San Gottardo - Flüelen

Bellinzona - San Bernardino - Coira (Lago di Costanza)

Bellinzona - Locarno (Lago Maggiore - Torino)

Bellinzona - Magadino (Lago Maggiore - Torino)

Il servizio era assicurato a mezzo di diligence di gran mole, solide e comode, capaci di 10-12 posti, con traino a 5 cavalli. Durante l'inverno il transito attraverso i passi alpini avveniva con le slitte. Nella bella stagione poi, al servizio regolare delle diligence si aggiungeva una lunga teoria di altre vetture dette « sussidi », rese necessarie dal numero sempre crescente dei viaggiatori. Lugano e soprattutto Bellinzona erano i due centri principali, dove generalmente i viaggiatori si fermavano a pernottare e dove avevano luogo le coincidenze fra le diverse linee postali. Sorsero così i primi alberghi, ed ebbe inizio nel Ticino l'industria dei forestieri. Il maggiore centro turistico era Bellinzona; i suoi alberghi erano conosciuti da Milano alla Germania, e di anno in anno la sua importanza, quale centro di smistamento delle linee provenienti dal Piemonte, dalla Lombardia, dai Grigioni e da Lucerna, crebbe col crescere dell'importanza del traffico.

Questa situazione privilegiata durò sino alla costruzione della ferrovia del Gottardo; la quale, ripetiamo, capovolse poi completamente la situazione.

Citeremo fra gli alberghi bellinzonesi più famosi a quei tempi: « La Corona » (già ricordata nel 1400), « l'Albergo della Biscia », il « Cervo », « l'Angelo » e l'« Hôtel de la Ville », che più di una volta ospitarono teste coronate e prelati insigni. A Lugano frequentatissimi erano il « Pozzo », tuttora esistente, quello del « Grütli » (chiuso nel 1902) e l'« Albergo Lugano » ora demolito, nelle vicinanze del quale il 15 febbraio 1798 avveniva lo scontro fra i Volontari di Lugano ed i Cisalpini. Nel 1825 circa fu aperto l'« Albergo della Corona » in via Pessina e nel 1855 i fratelli Ciani costruirono « l'Hôtel du Parc » sul sedime del vecchio convento dei Minori Conventuali, detto degli Angioli, conservando i porticati interni. « L'Hôtel Washington » veniva aperto nel 1869-70 nell'attuale Palazzo Civico e si chiuse poi nel 1889. Nelle vicinanze dell'« Hôtel du Parc » venne aperto nel 1884 l'« Hôtel Regina » demolito da un decennio. Il primo albergo al Paradiso, il « Panorama » fu inaugurato nel 1875 ed ampliato nel 1890; nel 1887 la Villa Viglezio fu trasformata ed accolse « l'Hôtel Splendide ». Così ebbe inizio il ricco sviluppo alberghiero di Lugano, Paradiso e Castagnola che rese di fama mondiale quella splendida plaga.

3. Manutenzione e migliorie stradali nel Cantone Ticino.

Lo sviluppo della rete ferroviaria aveva per lunghi anni relegato in secondo piano il problema della viabilità stradale. Si può dire che dopo l'opera di rinnovamento e di ricostruzione compiuta — come abbiamo brevemente accennato più sopra — agli inizi del secolo scorso, le nostre strade non erano più state oggetto di alcuna cura, tranne l'indispensabile servizio di manutenzione, e tanto meno di alcuno studio speciale.

Fino a pochi anni fa il nostro Cantone era quello che meno spendeva per il servizio di manutenzione stradale, con il risultato che la viabilità nel Ticino si trovava in condizioni poco dignitose ed era in ogni modo insufficiente ai nuovi bisogni, che, specialmente con la diffusione sempre crescente dell'automobilismo andavano creandosi. La maggior parte delle nostre strade costruite con criteri di economia forse eccessiva, in epoca in cui non era evidentemente possibile prevedere l'avvento dell'automobilismo e tanto meno pensare allo straordinario e rapidissimo sviluppo che avrebbe avuto, erano, negli anni dell'immediato dopoguerra, in una condizione che non poteva tollerarsi più a lungo senza grave pregiudizio per il paese. Nel suo Conto Reso 1923 il Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni metteva in evidenza l'importanza del problema stradale per il Cantone, e dichiarava che: «... il danno che deriverebbe all'economia pubblica da «una cattiva viabilità sarebbe incalcolabile». Eppure si dovette arrivare fino al 1928, prima che a molti, ossessionati da uno spirito di risparmio mal compreso, non apparisse lampante ed urgente la necessità di abbandonare le mezze misure e di affrontare in pieno il problema.

Lo sviluppo dell'automobilismo, aveva peraltro fatto rivolgere una maggiore attenzione alle strade, e già nel periodo 1920-1928 importanti opere furono condotte a termine e altre introdotte allo studio. Sono di codesto periodo la costruzione della strada di Val Bedretto (Airolo-Fontana nel 1920; Fontana-Bedretto negli anni 1922-23). — La costruzione della strada di Indemini (1920), che costò circa un milione e mezzo ed alla cui attuazione contribuì per la massima parte la Confederazione; la correzione di sei risvolti della strada del Monte Ceneri — mediante ampliamento e selciatura in dadi di porfido importò, nel 1924, una spesa di Fr. 53.170.— (sussidio federale: Fr. 8.250.—). Vanno ancora ricordati molti lavori di più accurata manutenzione (cilindratura, ecc.) e parziali lavori di correzione. Ma tutte queste misure, per quanto provvide e necessarie, non costituivano insomma che dei semplici palliativi. L'importanza di una buona rete stradale, concepita con criteri moderni, diventava sempre più evidente. Lo sviluppo e l'importanza economica che andava acquistando il turismo nel nostro Cantone accentuarono poi l'urgenza del problema. Non ci si poteva più accontentare di rappezzare qua e là le nostre strade, bisognava cambiare tracciati, costruire tronchi nuovi. — «... Il problema stradale s'impose nel nostro Cantone «con carattere d'urgenza. Paese di frontiera, ricco di bellezze naturali, meta «gradita di forestieri e di turisti, il Cantone Ticino deve affrontare un vasto programma di opere intese al miglioramento stradale. Le nostre strade che sono

« state costruite con criteri di parsimonia, senza massicciata di sottofondo, con « curve ristrette, risvolti inadatti e murature insufficienti, richiedono ora una serie « di opportune modificazioni e perfezionamenti (Conto Reso, Dipartimento Pubbliche Costruzioni anno 1926) ».

Nel 1928 si iniziava un periodo di completo rinnovamento della rete stradale ticinese; nella seduta del 21 dicembre 1928 il Gran Consiglio approvava infatti il seguente decreto:

Art. 1. Sono approvati i progetti e preventivi per spese stradali straordinarie per un importo di Fr. 4.100.000 a carico dello Stato.

Art. 2. Il credito è ripartito sugli esercizi 1928 - 1929 e 1930.

Art. 3. Il Consiglio di Stato è autorizzato ad emettere un prestito o a contrarre un mutuo di Fr. 4.100.000 fermo di otto anni di quella forma che riterrà più conveniente.

Art. 4. L'ammortamento fissato in ragione di Fr. 512.500 annui sarà iniziato nel 1930 e messo a carico del bilancio ordinario.

Oltre le opere di selciatura, di pavimentazione, di allargamento o di correzione rese possibili dal citato decreto, menzioniamo lo spostamento della strada del Monte Piottino (soppressione del passaggio a livello), il consolidamento della strada del San Gottardo (costruzione di muri, ecc.) l'allargamento ed il rifacimento del Ponte sul Ticino a Quartino.

Ma il credito accordato si dimostrò ben presto insufficiente ai bisogni, così che il Consiglio di Stato con un messaggio del 15 maggio 1930 presentava al Gran Consiglio una nuova serie di progetti di opere stradali per un importo di diciassette milioni di franchi circa (esattamente Fr. 16.987,500) di cui Fr. 11.628.575 a carico dello Stato e Fr. 5.358.825 a carico dei Comuni, delle F. F. e della Confederazione da svilupparsi in tre successivi periodi, e cioè:

1° periodo:

Decreto legislativo del 21 - XIII - 1928:

Credito accordato = Fr. 4.611.826, di cui Fr. 511.826 a carico dei Comuni e altri enti.

2° periodo:

a) Decreto legislativo 21 - X - 1930:

Credito accordato = Fr. 1.656.200, di cui Fr. 633.500, a carico dei Comuni ed altri enti.

b) Decreto legislativo 8 - I - 1931:

Credito accordato = Fr. 361.000.

c) Decreto legislativo 3 - XI - 1931:

Credito accordato = Fr. 5.741.673,15, di cui Fr. 1.308.892,15 a carico dei Comuni o altri enti.

3° periodo:

Decreto legislativo 1 - XII - 1932:

Credito accordato = Fr. 5.442.844, di cui Fr. 3.272.933,05 a carico dei Comuni e altri enti.

Riassumendo dunque, fino al 31 dicembre 1932 sono stati accordati dei crediti per un importo complessivo di Fr. 17.913.543,15, di cui Fr. 5.727.151,75 a carico di Comuni e altri enti.

Grazie a quelle energiche e coraggiose misure, grandi miglioramenti sono stati già introdotti nel nostro regime stradale. Per combattere la polvere e ottenere nello stesso tempo una migliore conservazione della superficie stradale, l'impiego dei prodotti bituminosi venne esteso alla maggior parte delle nostre strade. D'accordo con le Ferrovie Federali furono pure eliminati parecchi passaggi a livello, cambiando anche dove apparve necessario, parte del tracciato della strada. Una apposita squadra è stata organizzata per la revisione dei ponti di ferro. La manutenzione delle strade alpine divenne oggetto di cure speciali (1). Lo stesso dicasi per il taglio delle nevi, che si cerca di accelerare quanto più e meglio possibile (il taglio delle nevi sul San Gottardo costò nel 1931 Fr. 13.289, nel 1932 Fr. 19.411 e per il 1933 il Cantone ha versato un contributo di Fr. 10.000, all'Associazione « Pro Gottardo » in Lucerna). —

Con decreto 30 gennaio 1933 il Gran Consiglio autorizzava la correzione della strada del Monte Piottino (ritenuta troppo pericolosa nel vecchio tracciato), la sistemazione della strada di Quartino, e diverse opere minori, per l'importo totale di circa un milione e mezzo di franchi.

Tra le maggiori opere eseguite e in corso di esecuzione in questi pochi attivissimi anni, ricorderemo:

a) **la strada del Monte Ceneri:** il tracciato fu completamente rifatto e la nuova strada costruita con i più moderni criteri di comodità, di praticità e di eleganza. L'opera, terminata nel 1932, è riuscita un modello del genere. Nel tratto Cadenazzo Monte Ceneri la pavimentazione venne eseguita in cubetti di granito e calcestruzzo di cemento armato, dal Monte Ceneri a Rivera invece in cemento armato. I dati caratteristici sono: lunghezza km. 8,500, larghezza normale m. 6,50 (esclusa la cunetta), pendenza massima 8,80%, raggio minimo delle curve m. 75.

Per dare un'idea della mole dell'opera eseguita, facciamo seguire qualche cifra: gli scavi diversi e le ripiene richiesero complessivamente un movimento di materiale di 60.000 metri cubi; le murature, 19.000 m. c.; la pavimentazione rigida comprende una superficie di oltre 60.000 m², di cui oltre 40.000 in cubetti di granito e quasi 20.000 in cemento armato.

Il costo totale dell'opera ammontò complessivamente a: **Fr. 1.860.064.**, di cui:

- 1) per la sottostruttura Fr. 735.950;
- 2) per la cilindratura e pavimentazione Fr. 746.430;
- 3) per espropriazioni, progetti e assistenza Fr. 11.684;

(1). - Al San Gottardo furono allargati numerosi risvolti, ricostruiti mura-glioni di sostegno ed eseguiti rivestimenti in pietra per le scarpate. - Fino al 31 Dicembre 1934 i lavori eseguiti al versante sud, specialmente in Valle Tremola, - dove vennero corretti Km. 3 di strada, importarono una spesa di Fr. 270.200 in cifra tonda, compresi Fr. 69.200, per mq. 3000, di pavimentazione in granito. Al versante nord (il confine Ticino - Uri è a 4 km. oltre il passo) la spesa risulta in Fr. 122.500 inclusi Fr. 47.500 per la pavimentazione pure in granito.

4) lavori dopo il collaudo e nel 1930 Fr. 300.000.

Inoltre, un contributo di Fr. 140.000 alle F. F. per il IV lotto.

Il costo medio chilometrico risulta quindi di circa Fr. 218.850, (rendiconto Dipartimento Pubbliche Costruzioni anno 1933).

b) **La strada di Gandria:** la costruzione di questa strada, iniziata nel mese di novembre 1933, rappresenta la soluzione di uno dei più importanti e dibattuti problemi stradali ticinesi.

Dal punto di vista turistico, il nuovo tronco ha un'importanza straordinaria. Esso riassume difatti e osserva in modo perfetto ai caratteristici requisiti della strada turistica. Ottima via di comunicazione internazionale, contribuirà efficacemente a diminuire l'isolamento turistico del Cantone Ticino, che fino ad ora usufruiva per così dire, di una sola porta principale aperta al gran traffico con l'estero: la strada Chiasso-Airolo (secondarie: la Locarno-Valmara e la Ponte Tresa-Varese). La diretta e rapida comunicazione stabilita fra il bacino del Lago di Lugano e quello del Lago di Como mette in contatto immediato delle regioni d'importanza turistica mondiale. Tutto il turismo Grigioni-Italia avrà una possibilità di comunicazione con Lugano, che è la più notevole delle regioni dei tre laghi. La nuova magnifica rete stradale che il governo italiano ha costruito da Milano ai laghi lombardi, accresce naturalmente l'interesse di una via aperta dal Ticino verso la Valtellina. L'automobilista che viene dalle Dolomiti per lo Stelvio o che discende dal Maloja o dallo Spluga non sarà più costretto a proseguire direttamente verso Milano per la riva destra o sinistra del Lago di Como. Tutta la Valtellina, la Engadina, gl'importantissimi passi alpini sopra citati, saranno altrettante sorgenti di nuova efficienza turistica, oltrechè per la regione di Lugano, per tutto il Ticino. Non meno notevole sarà il valore della strada di Gandria come mezzo di integrazione turistica. Quali nuove stupende escursioni non rende essa infatti possibili? San Moritz, Davos, le Dolomiti stesse si troveranno a poche ore di viaggio da Lugano. E il fascino della Regina del Ceresio, posta così al centro di una vastissima regione di enorme interesse turistico, sarà portato al decuplo. Non v'è dubbio che con l'inaugurazione della strada di Gandria il turismo, il traffico e l'attività commerciale tutta del Cantone Ticino riceveranno un insperato e provvido impulso.

Vogliamo ora rapidamente riassumere le vicende che tanto ritardarono la soluzione di questo problema, per il quale furono accese infinite discussioni e sparso tanto inchiostro.

Sino dal 1859, dopo la proclamazione del Regno d'Italia, fu sentita nei paesi svizzeri di Lugano, Castagnola, e Gandria e in quelli italiani della Valsolda, la necessità di facilitare i vicendevoli rapporti e i traffici mediante una congiunzione stradale lungo la riva del lago fino a Porlezza. Il primo progetto di codesta nuova via di comunicazione fu allestito nel 1864, ma l'opera sul tratto svizzero non venne mai attuata per molteplici difficoltà, specialmente di ordine finanziario. Nel 1932-33 si costruì invece sul versante italiano. Diversi altri progetti furono allestiti in seguito, ma nessuno ebbe esito definitivo. La questione venne riportata sul tappeto nel 1921 con nuovo carattere di attualità, quando per iniziativa del Touring

Club Svizzero e con il concorso dei Comuni interessati fu messo allo studio un progetto che prevedeva una spesa complessiva di Fr. 1.840.000; nemmeno allora si poté tuttavia arrivare a una soluzione. Uno dei motivi principali che contribuirono a tanto ritardare l'attuazione dell'opera, furono le discordi opinioni circa il tracciato da seguire. La Confederazione, poco favorevole in linea generale alla costruzione della strada, era decisamente contraria al tracciato basso, che trovava per converso ferventi propugnatori nelle Autorità del Cantone Ticino e nei tecnici ticinesi (Società degli Ingegneri ed Architetti): L'avversione delle Autorità Federali al tracciato basso accoppiavasi alla opposizione che vi faceva la Società Svizzera per la Protezione delle Bellezze Naturali, perchè la futura strada avrebbe tagliato un progettato Parco forestale presso Gandria.

Questi contrasti diedero origine ad una interminabile serie di discussioni e di memoriali, che protrassero per anni la questione, resa già difficile dal poco favore che la nuova strada, alta e bassa, godeva a Berna. Il Dipartimento federale delle Finanze e il Dipartimento Militare ebbero infatti a dichiarare che «... la costruzione della strada di Gandria non sarebbe nell'interesse della Confederazione...». - A ciò il Cantone Ticino rispondeva: «Ignoriamo i motivi... di tale « sommario giudizio. Sappiamo però che il bisogno della strada di Gandria è « sentito fin dal 1859; che il primo progetto data dal 1864... La costruzione della « strada di Gandria s'impone tra le opere cantonali più urgenti e noi, forti « dell'appoggio federale, siamo fermamente decisi ad attuarla. Esamineremo... « senza prevenzioni e senza preconetti tutte le soluzioni, scegliendo quella « che, rispettando la bellezza del paesaggio, la ricchezza della flora, le caratteristiche del sentiero del Sasso, a noi caro più che ad ogni altro, risulterà « essere migliore sotto tutti gli aspetti, tecnici, economici e finanziari, e compatibilmente con le condizioni del luogo e gli interessi pubblici e privati che « sono in giuoco ».

Nel 1927 la questione non era ancora risolta, e le discussioni continuavano più accese che mai. Per arrivare finalmente ad una conclusione, il 13 marzo 1928 il Consiglio di Stato presentava al Gran Consiglio un messaggio in cui proponeva la scelta del tracciato superiore, con una larghezza di m. 6 e domandava l'autorizzazione di far studiare il progetto definitivo. Due mesi dopo il Gran Consiglio adottava la seguente decisione:

« 1) Per la costruzione della strada internazionale di Gandria il Gran Consiglio fa adesione al tracciato superiore, come al progetto Antonietti.

« 2) La larghezza sarà di m. 7 compreso il marciapiedi, ma potrà ridursi a « m. 6 qualora fosse assicurato il sussidio al prolungamento dell'attuale sentiero « da Gandria al confine.

« 3) Il Consiglio di Stato è pure autorizzato a far allestire un progetto per « il raccordo con Lugano ed a chiedere anche per questo tronco integrante il « sussidio della Confederazione »

Il sussidio chiesto per la strada era del 50%. Riportiamo alcune osservazioni interessanti aggiunte al progetto definitivo in vista dell'approvazione della Confederazione.

« ... Con questa risoluzione del Gran Consiglio vengono a cadere i motivi « di discordia e una delle più grandi difficoltà che si opponevano alla strada « di Gandria: quella del tracciato. Scegliendo il tracciato alto il Gran Consiglio « ha creduto fare cosa grata anche a codesto alto Consiglio federale ... ».

Lo studio del progetto definitivo, iniziato verso la fine del 1928, fu ultimato nell'agosto 1929 sotto la direzione dell'ing. Antonietti. Il preventivo contemplava una spesa di fr. 2.560.000.— « Il nuovo progetto segue in complesso la stessa « linea fissata a suo tempo per il progetto di massima, con quelle variazioni e « miglioramento all'andamento altimetrico e planimetrico che una maggior rifles- « sione, un esame più approfondito della natura del terreno e diverse ragioni di « indole tecnica ci hanno suggerito ». (Contoreso Dipartimento Pubbliche Costru- « zioni, anno 1929). Una delle principali varianti apportate è stata la completa eliminazione delle gallerie. Inoltre, si aumentò il raggio delle curve nei punti più difficili (p. es. nella Valle della Lepre). Ecco alcuni dati caratteristici della nuova strada: larghezza normale del campo stradale, m. 6; raggio minimo per le curve, m. 50; pendenza massima della livelletta, 5%; lunghezza totale, m. 4642,10. La quota al punto di partenza è di m. 395,7 s. m., quella al punto di arrivo (congiungimento con il tronco italiano) di m. 274,60 s. m.; il punto culminante del tracciato si trova alla quota 375,91.

A causa della continua caduta di pietre dalle pareti rocciose del Sasso Pianca e del Sasso di Gandria, parte del tracciato ha dovuto essere sostanzialmente variato in corso di lavoro. Invece che a sezione completamente aperta, come al suaccennato progetto, il nuovo tracciato verrà eseguito parzialmente in gallerie; quelle previste sono quattro con una lunghezza complessiva di m. 360. La variazione s'imponeva a garanzia della sicurezza del traffico sulla costruenda strada, e forse occorreranno altre opere di protezione.

Il progetto per la costruzione della strada di Gandria fu approvato e sussidiato dal Consiglio Nazionale il 22 settembre 1930 e dal Consiglio degli Stati il 2 dicembre seguente. Il preventivo approvato era di fr. 2.590.000, e il sussidio della Confederazione in ragione del 50% venne fissato in un importo di franchi 1.295.000, da pagarsi in rate annuali di fr. 500.000 al massimo. Con atto 22 aprile il decreto adottato nel 1930 dalla Camere federali, e il 1° luglio il Gran Consiglio del Cantone Ticino approvava l'esecuzione dell'opera e il relativo credito (III° gruppo di opere stradali). Con successivo decreto 30 gennaio 1933 il preventivo venne portato a fr. 2.670.000 (credito di fr. 80.000 votato dal Gran Consiglio dietro istanza del comune di Castagnola e proposta dal Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni).

Il riparto delle spese, dedotto il sussidio federale, veniva stabilito come segue (decreto 31 marzo 1932):

Cantone	50,0 %	=	Fr. 647.500,—
Castagnola	15,0 %	=	Fr. 194.250,—
Lugano	27,0 %	=	Fr. 349.650,—
Paradiso	4,5 %	=	Fr. 58.275,—
Massagno	1,5 %	=	Fr. 19.425,—
Viganello	1,0 %	=	Fr. 12.950,—
Gandria	1,0 %	=	Fr. 12.950,—

Totale Fr. 1.295.000,—

c) **Monte Piottino:** Si tratta della correzione della parte di strada cantonale che s'inoltra nella gola omonima e che si presenta pericolosa specialmente d'inverno, a causa del ghiaccio e della caduta di pietrame. La vecchia strada cantonale venne sostituita integralmente con un nuovo tracciato, comprendente anche due gallerie, che s'inizia dopo il soprapassaggio delle F. F., all'imbocco con la gola, per ricongiungersi poi con la vecchia strada cantonale presso il Dazio Grande, alla nuova presa dell'impianto idro-elettrico del Monte Piottino. La vecchia strada è tuttavia mantenuta efficiente come via turistica attraverso l'orrido

La lunghezza della correzione è di m. 900, in cifra tonda, dei quali m. 181 in galleria naturale e m. 24 in galleria artificiale; la pendenza massima è del 7,50% per la tratta a cielo aperto e del 6,30% nelle gallerie; la larghezza utile della strada è di m. 6,60; lungo la galleria v'è un marciapiedi per i pedoni. L'intero tratto venne selciato con dadi di granito.

Il lavoro, oggi ultimato, importò fr. 460.560, compresi fr. 19.260 per la pavimentazione in calcestruzzo nella galleria.

* * *

Oltre a queste opere principali, accenneremo ancora alle seguenti migliorie, già ultimate:

spostamento della strada cantonale dal passaggio a livello di Castione a quello di Claro, onde ottenere la contemporanea eliminazione di due incroci ferroviari (spostamento di oltre 2 chilometri; spesa preventivata fr. 411.000);

parziale correzione della tratta Osogna-Biasca, per eliminare curve, controcurve e attraversamenti di cunettoni pericolosi che causarono parecchie disgrazie mortali (spesa preventivata fr. 162.000);

correzione e allargamento dei due risvolti della Biaschina, con una spesa di fr. 126.102,60;

migliorie alle gallerie di Stalvedro, presso Airola, per un importo di franchi 370.000.

Sono poi in progetto: la deviazione della strada cantonale a Taverne per portarla fuori dell'abitato ed evitare quella pericolosa strettoia, nonché la eliminazione del passaggio a livello delle F. F., oggi esistente in testa al ponte sul Vedeggio. (Contoreso del Dipartimento Pubbliche Costruzioni, anno 1933).

Vogliamo terminare questo rapido sguardo alla fervente opera di rinnovamento ond'è oggetto la nostra rete stradale, riportando qualche cifra che ci sembra significativa e servirà a meglio illustrare gli sforzi dedicati dal Cantone al miglioramento della sua viabilità.

Costo della manutenzione ordinaria.

1921:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 776.665,60
1932:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 2.121.220,90
1933:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 2.121.220,90

Spese per la sistemazione generale delle strade.

1928:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 1.624.326,—
1929:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 112.383,—
1930:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 2.875.117,—
1931:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 2.017.200,—
1932:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 4.918.294,—

Nello stesso periodo i contributi incassati furono:

1929:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 261.826,—
1930:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 250.000,—
1931:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 633.500,—
1932:	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 514.931,—

Nel 1° periodo, cioè fino al 31 dicembre 1931, venne consunto intieramente il credito accordato dal Gran Consiglio in fr. 4.100.000, più fr. 511.826 a carico dei Comuni e quindi in totale fr. 4.611.826 per la sistemazione generale, nuove costruzioni, pavimentazioni e catramature. (Resoconto Dip. Costruzioni 1931).

Al 31 dicembre 1934, l'importo delle migliorie stradali eseguite nel 2°, 3° e 4° periodo ammontavano a fr. 7.909.950,11. (Resoconto Dip. Costruzioni 1934).

4. Opportunità delle spese stradali.

Le suaccennate cifre rappresentano senza dubbio un nuovo grave peso che si aggiunge a quello già soverchio del debito pubblico. L'opportunità di tali spese è l'interrogativo che molti si pongono ed al quale alcuni rispondono negativamente....» i ventitrè milioni che si stanno profondendo a piene mani per il « riassetto totale, non perseguiranno altro risultato se non quello di trasformare « una vecchia e screpolata pista in un'altra tutta moderna e di asfalto.... Sarà « opera grandiosa e costosissima che non caverà un ragno dal buco.... » (F. Pedrotta). Queste conclusioni pessimistiche vengono suggerite dalla convinzione radicata in molti, che prima di costruire una completa e perfetta rete stradale interna occorreva provvedere alla costruzione di più numerose vie di comunicazioni con l'estero... « occorrono.... molti ed ottimi passaggi di confine... ».

Quanto a noi riteniamo che, il rinnovamento della viabilità nel Cantone Ticino non solo sia opportuno, ma risponda ad una vera e propria necessità. Gli attuali sacrifici saranno largamente ricompensati nell'avvenire dai vantaggi reali che l'economia tutta del Cantone potrà ricavare dalla nuova razionale rete stradale.

Per persuadersi dell'urgenza dei lavori, che si stanno eseguendo, basta gettare un colpo d'occhio sulle cifre che si riferiscono allo sviluppo dell'automobilismo:

Cantone Ticino	Totale automobili e autocarri
1920	435
1921	478
1927	1492
1928	1807
1930	2495
1933	3111

Svizzera	Totale autoveicoli
1920	20.412
1922	30.554
1927	85.981
1928	101.743
1930	124.676

La nuova sistemazione delle strade è quanto mai opportuna e necessaria anche per l'industria turistico-alberghiera. Sarebbe infatti inutile avere molte porte aperte verso l'estero, se queste poi offrissero al forestiero d'oltre confine, soltanto l'accesso ad un territorio percorso da strade insufficienti o peggio. Ci sembra quindi un pò esagerato l'affermare, come fa il ricordato autore, che «... il progetto di completa sistemazione delle strade ticinesi, dal punto di vista turistico non rappresenta un gran che....»

Noi reputiamo invece che l'aprire numerosi e comodi passaggi di confine, prima di sistemare la rete stradale interna, sarebbe sicuramente stato dannoso al nostro turismo specialmente in considerazione degli enormi e veramente meravigliosi progressi che la viabilità ha fatto in questi ultimi anni nel vicino Regno. E ciò perchè numerose vie di comunicazione verso l'estero si giustificano e sono veramente utili, dal punto di vista del turismo del paese, se producono un'affluenza di turisti. Una rete interna di strade insufficienti e magari pericolose, quale era la nostra, non invogliava certamente il forestiero a rimanere. Il fatto di aprire numerose porte in una catepecchia non aumenterà certamente il numero degli inquilini; anzi, dato e non concesso che ve ne sia rimasto ancora qualcuno, esso troverà più facilmente la strada per scapparsene via. Una gran parte dei turisti viaggia ora in automobile, e niente indispette maggiormente l'automobilista come il trovarsi costretto a percorrere strade deficienti o addirittura malsicure. Il più bel paesaggio di questo mondo entusiasmerà ben poco il guidatore costretto a concentrare tutta la sua attenzione sulle buche, sui ciottoli, sulle gobbe della strada che minacciano continuamente di fargli sfuggire il volante dalle mani o di fracassargli le balestre della macchina.

Per tutte queste ragioni non ci sembrano giustificate le critiche mosse alla opportunità e utilità dell'opera di riassetto stradale (1). Evidentemente, dei numerosi e comodi passaggi di confine saranno utilissimi, ma la loro utilità e urgenza sono in rapporto diretto con lo stato della viabilità interna.

Un paese ricco di bellezze naturali, percorso da una rete stradale razionale e modernamente concepita e organizzata, vedrà senza dubbio moltiplicate le sue attrattive e la sua potenzialità turistica se possiede un buon numero di comode vie di comunicazione internazionale; ma quest'ultima condizione è però sempre subordinata alla premessa.

(1) Rammentiamo che trattiamo del problema stradale in se stesso, considerato come fattore agente del fenomeno turistico. Una critica dei mezzi che sono stati impiegati per risolverlo, delle spese effettuate in rapporto all'opera compiuta, delle influenze del retroscena politici, esulerebbe completamente dal campo di questo studio.

Se nel campo economico - commerciale il problema stradale è di estrema importanza, esso è necessaria condizione di vita per il turismo. Nel Cantone Ticino è ben lungi dall'essere risolto; l'opera si trova appena al suo inizio. Molte questioni sono ancora sul tappeto e aspettano una soluzione e tutti i giorni ne sorgono di nuove. Nelle pagine che seguono accenneremo rapidamente ai principali problemi stradali ticinesi; problemi di grande attualità e la cui sollecita soluzione interessa l'avvenire di tutto il paese.

B. I PRINCIPALI PROBLEMI STRADALI TICINESI.

1. La strada del Gambarogno.

La strada di Gandria e la strada del Gambarogno, sono forse i due problemi che sollevarono maggiori discussioni. Da anni essi concorrono ad alimentare le sessioni granconsigliari. Entrambe le strade hanno carattere eminentemente turistico, e la loro importanza, grandissima, da questo punto di vista, viene ancora accresciuta dal fatto che ognuna di esse apre, in punti squisitamente strategici (sotto l'aspetto turistico), una nuova porta di comunicazione internazionale e quindi una nuova corrente di traffici che influirà in modo diretto anche sul commercio generale del Cantone. La prima è stata felicemente risolta, e si trova ora in via di attuazione. La strada del Gambarogno è ancora allo stato di progetto, ma è lecito sperare che fra qualche anno sarà essa pure opera compiuta. La strada attuale fu costruita in due lotti: il primo, Vira - Alabardia nel 1819, il secondo, Alabardia - confine italiano, nel 1823; il costo della costruzione si elevava allora a lire cantonali 62.822.78, pari a Fr. 44.973,12. La spesa, anticipata dai Comuni, venne assunta interamente dallo Stato, mediante l'emissione di buoni fruttanti l'interesse annuo del 5% e rimborsabili dopo 12 anni. I Comuni interessati ebbero a loro carico le sole espropriazioni nel rispettivo territorio. Dalla data di costruzione la strada non venne più modificata, malgrado le crescenti esigenze del traffico e la importanza sempre maggiore che andava acquistando quella via internazionale. La sua lunghezza è di m. l. 8340 e la larghezza varia da m. 3 a m. 3,50, riservate parecchie tratte o punti, specialmente nell'interno dei paesi, dove la larghezza è limitata a proporzioni minime. Il suo tracciato e la costruzione sono fra i più infelici, e le condizioni della viabilità, soprattutto dopo l'introduzione e grande diffusione dei mastodontici autocarri, peggiorano di anno in anno, tanto che si manifestò ad un dato momento la necessità di limitare il peso dei veicoli lungo questa circolare la cui muratura e manufatti presentavano segni non dubbi di cedimento. Con decreto governativo del 21 novembre 1922, il Consiglio di Stato decideva di vietare il transito di carri ed autocarri sorpassanti il peso lordo di 30 quintali.

La costruzione da parte dell'Italia del bellissimo tronco che unisce Luino a Pino (confine svizzero) ha conferito alla strada del Gambarogno carattere e valore internazionale quale via di congiunzione fra alcune importanti regioni dell'Italia settentrionale da una parte, le grandi arterie ferroviarie e stradali del Can-

tone Ticino e i valichi alpini del Gottardo, del Lucomagno e del San Bernardino dall'altra. Importanza già riconosciuta del resto, da molti anni: il 20 maggio 1912, il Consiglio di Stato esponeva quanto segue in una istanza al Consiglio Federale: « Sulla zona italiana della costa lacuale è stata costruita una strada ampia e co-
« modissima fino a Poggio. . . è necessario collegare i nostri paesi lungo la si-
« nistra del lago con la vicina Bellinzona: ciò diviene anzi urgente in vista del
« fatto che fra breve una magnifica comunicazione stradale attrarrà verso l'Italia.
« Il provvedere è una necessità politica di primo ordine. . . . La sponda sinistra
« del lago nei pressi di Luino è il soggiorno estivo preferito dai villeggianti di
« Milano e di altre città lombarde. Il paesaggio stupendo, la frescura derivante
« dal lago e dalla ubicazione rendono questa plaga uno dei soggiorni più gra-
« diti . . . Dal lato svizzero invece, essenzialmente per difetto di viabilità, il paese
« non ha preso sviluppo . . . ». E difatti oggi ancora, la pur bella e ridente plaga



del Gamarogno, è completamente esclusa dalle escursioni dei bellinzonesi e dei locarnesi, che pur stanno alle porte, tanto meno poi è visitata dai forastieri, precisamente a causa dello stato della strada che ne preclude quasi l'accesso. Nell'abitato di Vira, vi sono dei punti nei quali la larghezza del campo stradale non raggiunge m. 1.50. Persino in aperta campagna vi sono dei tratti in cui la sua larghezza oscilla tra i m. 2,50 e i m. 3. Già all'inizio della strada, nell'interno dell'abitato di Vira, ci si trova di fronte ad un serrato ed aggrovigliato ammasso di edifici, attraverso i quali la strada si insinua tortuosamente fra strettoie, trovando

a stento il passaggio. L'incrocio di due veicoli, anche se di piccole dimensioni, è assolutamente impossibile. Nel percorso tra Vira e Alabardia (frazione di Piazzogna) la strada è costretta ad un vero calvario, poichè inferiormente deve attraversare due volte la strada ferrata Bellinzona-Luino, per sorpassarla poi ad una notevole altezza, creando accessi e pendenze esageratissimi e intollerabili per una strada adibita al traffico moderno. E' evidente che in tali condizioni la strada del Gambarogno sia di scarsa utilità per i paesi della regione e assolutamente inadeguata al transito internazionale.

La strada del Gambarogno, che è destinata a congiungere le autostrade di Varese e Milano e le regioni dell'alta Italia col Ticino, e che permetterà inoltre il meraviglioso giro automobilistico del Lago Maggiore, offre un'importanza turistica paragonabile in tutto a quella della strada di Gandria ed è come questa fattore di primordiale valore per il turismo non solo della zona del locarnese ma di tutto il Cantone.

Il problema della strada del Gambarogno, trascinato per anni in lunghe e inconcludenti discussioni, pare ora avviato verso la sua soluzione. Nella seduta del 16 aprile 1934 del Gran Consiglio, fu distribuito il messaggio governativo accompagnante il progetto della nuova strada. « Nuova strada » perchè non si tratta di correzione, ma della costruzione di una opera nuova. Come è previsto nel progetto, essa ha il suo inizio naturale nei due punti di biforcazione della costruenda strada che attraversa Quartino a nord dell'abitato, e che costituisce il nuovo tronco della rete stradale principale ticinese congiungente fra loro le tre città di Locarno, Bellinzona e Lugano. Tanto dal punto di vista planimetrico, dice il messaggio, quanto da quello altimetrico, il nuovo progetto risponde ai moderni criteri stradali richiesti dal grande traffico prevedibile per una strada internazionale: i rettifili in aperta campagna vengono rannodati fra loro con curve a grande raggio; in quattro soli casi esso viene ridotto a soli 150 metri; e la visuale sarà ovunque ottima, se si tengono in giusto conto le difficoltà tecniche causate dal

Nota. — La strada lacuale lungo la sponda lombarda del Verbano, fu presa in esame già trent'anni or sono dal Consiglio Provinciale di Como ed il tratto Luino - Confine Svizzero costruito nel 1904, appunto in considerazione del suo raccordo con la strada del Gambarogno la cui correzione o meglio ricostruzione già allora formava oggetto di ampie discussioni.

Il secondo tronco Luino - Laveno venne di recente corretto ed allargato su norme tecniche moderne ed è ormai aperto al transito e funziona egregiamente. La relativa spesa fu sostenuta dai comuni interessati e dalla Provincia di Varese, con il sussidio statale del 25%. A completare la strada lacuale fino a Sesto Calende manca il tronco Laveno - Angera i cui lavori sono preventivati in Lire 17 milioni con il sussidio statale del 50%. Da Angera a Sesto Calende esiste già il raccordo con l'autostrada Varese - Milano. La nuova strada del Gambarogno avrebbe subito la comunicazione con Luino - Varese - Milano e più tardi, completato che sia il tronco citato Laveno - Angera, avrà una seconda comunicazione con Milano via Sesto Calende - Varese e per Novara ed Alessandria con Torino, Genova e la Liguria. Sarà quindi una più rapida e più diretta strada internazionale di grande importanza dal punto turistico commerciale, perchè sbocco più diretto e più facile del movimento automobilistico dalla pianura Lombarda e Piemontese ai passi del San Gottardo, San Bernardino e Lucomagno.

terreno frastagliato dai molti ostacoli esistenti. La nuova strada eviterà, ovunque sia possibile, di attraversare gli abitati, ciò che corrisponde ad uno dei criteri fondamentali della tecnica stradale moderna. Le caratteristiche della strada sono: lunghezza circa m. 13.000; larghezza m. 7 su tutto il percorso; pendenza massima 3%; raggio minimo delle curve m. 150 (normale 200).

Il preventivo totale dell'opera ammonta a Fr. 4.218.854. Il progetto, il preventivo e le relazioni tecniche — approvate in massima dal Consiglio di Stato — sono ora trasmessi al Gran Consiglio e gli atti saranno inviati a Berna per il sussidio federale.

2. Valichi alpini.

In fatto di viabilità il Cantone Ticino è ancora troppo isolato, così dal punto di vista commerciale, come e soprattutto da quello turistico. Verso il sud, si può dire che una sola via abbia attualmente un vero e proprio carattere internazionale: la Chiasso-Airolo. Con la prossima apertura della strada di Gandria e con la costruzione di quella del Gambarogno, che si spera di poter iniziare verso la fine del 1935, due nuove porte internazionali verranno ad aprirsi ed a dare maggior respiro al traffico del Cantone.

Ma ciò non basterà.

Il vero nodo del problema sta nella sistemazione dei valichi alpini.

Sembrava che l'avvento e lo straordinario sviluppo delle ferrovie avesse segnato la fine del regno della strada; della strada, che durante quasi tutto il secolo passato aveva dato una nuova prosperità al Cantone Ticino. Ma ora, impugnando una nuova e formidabile arma — l'automobilismo —, la strada sta per prendersi la rivincita. Le poche cifre riportate nelle tabelle esposte più sopra proclamano chiaramente la sua trionfale rinascita. Nel Cantone Ticino gli autoveicoli dal 1920 al 1933 sono aumentati del 700%; nella Svizzera di oltre il 600%. In Germania da 118 mila nel 1921 sono saliti a 1.476.000 nel 1931; in Italia, da circa 18.000 nel 1921 a quasi mezzo milione nel 1931. E quale aumento di traffico, specialmente turistico, corrisponda a codesto imponente sviluppo dell'automobile — che nulla può arrestare, nemmeno la crisi — è facile dedurre. Al passo del San Gottardo, per esempio, si sono registrate delle frequenze di passaggio di oltre 60 macchine al minuto.

Di questo intenso traffico europeo il Cantone Ticino può però beneficiare in minima parte, soltanto. Per quasi nove mesi all'anno, da ottobre a giugno, il Cantone ne è completamente tagliato fuori dalla barriera delle Alpi. Con gravi sacrifici è vero si cerca di anticipare il più possibile l'apertura dei valichi alpini e di ritardarne la chiusura. Nell'anno 1933 il valico del San Gottardo ha potuto essere aperto già il 5 maggio ed il Lucomagno il 3 maggio; ma fu un caso eccezionale. Col corrente anno l'apertura della strada verrà assunta dalla Associazione « Pro San Gottardo » in Lucerna. Si è poi concluso con i Grigioni un accordo nel senso che l'apertura della strada del Lucomagno sarà anticipata al primo giugno e mantenuta sino al 15 ottobre.

Tutti questi provvedimenti, assai costosi, non recano però grandi vantaggi, nè affatto risolvono la questione. Nella migliore delle ipotesi, per almeno sette mesi all'anno il traffico automobilistico del Cantone si riduce al transito locale; anche la futura apertura delle arterie internazionali di Gandria e del Gamba-rogno, pur contribuendo a dare un sensibile incremento al traffico di confine, non potrà dare un rimedio assoluto al soffocamento che la barriera alpina esercita durante i mesi invernali sul turismo ticinese.

Una strada a traverso le Alpi che rimanga aperta al traffico automobilistico tutto l'anno, anche durante i mesi invernali, è una necessità che interessa non soltanto il Cantone Ticino, il Grigioni e la Svizzera in generale, ma è un problema di portata internazionale.

Nel 1933 il Club Automobilistico della Germania, forte di oltre 200.000 soci, chiedeva ufficialmente agli organi direttivi dell'Associazione Automobilistica Svizzera (A. C. S.) se non fosse possibile di tenere aperto al transito delle automobili una strada nord-sud a traverso la Svizzera anche durante l'inverno. L'importanza turistica e commerciale di una strada transalpina non è nemmeno più discutibile, tanta è l'evidenza dei numerosi ed enormi vantaggi, che l'economia generale del paese ne trarrebbe.

Formano invece oggetto di discussioni quanto mai vivaci e di accese polemiche, pur troppo sollevate spesso da interessi prettamente locali, i diversi progetti riguardanti il tracciato della futura autostrada: i principali ne prevedono il passaggio a traverso il Gottardo, il Lucomagno, il San Bernardino, il Julier.

La soluzione di questi problemi è di capitale importanza per il Cantone, poichè a seconda del progetto che si adotterà, il Ticino o verrà a possedere una nuova importantissima arteria stradale, o sarà per converso tagliato fuori dal traffico automobilistico e quindi completamente isolato dal transito turistico.

Un progetto che bene risponde agli interessi del paese è quello che prevede l'autostrada a traverso il San Bernardino. In diretta concorrenza, sta l'altro per una strada Julier - Maloja. Il primo propone la trasformazione del percorso Coira - Thusis - San Bernardino - Bellinzona; il secondo consiste nell'adattamento del tratto di strada Sargans - Coira, Lenzerheide-Julier - Maloja. In favore del primo progetto si fa valere la possibilità di tenere aperto tutto l'anno il Julier, vantaggio che già si presenta per il Maloja. Per il San Bernardino, invece, si prospetta il vantaggio di un tracciato molto più diretto senza controsalite, e inoltre la possibilità di forare il monte, ciò che garantirebbe la sicurezza del traffico invernale. Il costo di una galleria al San Bernardino, è preventivato in circa 11 milioni di franchi, ma cadrebbero in compenso le spese derivanti dallo sgombero invernale della neve.

L'autostrada supplirà poi alla progettata ferrovia attraverso il San Bernardino, che, data la crisi dei mezzi di trasporto ferroviari e la cambiata mentalità delle masse, può considerarsi un progetto tramontato, tanto più che le spese per la costruzione del tratto Thusis-San Bernardino-Mesocco, di una lunghezza di 62 chilometri, ascenderebbe a 32 milioni di franchi.

Questo progetto di autostrada, che in un primo tempo sembrava raccogliere l'adesione di tutti i ticinesi, i quali giustamente intravedono l'utile che dal suo

compimento sarebbe derivato al Cantone, ha visto sorgere vivaci opposizioni facenti capo al Comitato d'azione « Pro Tre Valli » che decise di combattere energicamente il progetto in parola allo scopo di far trionfare invece quello del Lucomagno.. Codesta opposizione non è senza recare seri intralci all'attuazione di un progetto, che vorrebbe invece l'accordo unanime e completo di tutti i ticinesi cui stiano a cuore l'interesse e il miglioramento economico del paese. « La necessità di una comunicazione tra il Ticino ed il Canton Grigioni, comunicazione che deve essere aperta tutto l'anno, è un fatto che nessuno osa contestare. Ciò contribuirà a promuovere le relazioni fra due Cantoni vicini che confinano e non si conoscono ancora; porrà in diretta comunicazione i centri turistici ticinesi con quelli grigionesi, favorirà l'industria dei forestieri, aprirà nuove fonti di guadagno e darà occasione di sfruttare in modo migliore i prodotti del suolo. . . . L'auto-strada del San Bernardino è quella che offre migliori garanzie in proposito. Qui si ha la sicurezza matematica che il transito potrà effettuarsi in qualunque stagione, perchè il tracciato più impervio è previsto in galleria della lunghezza di circa 5 chilometri. Il Lucomagno è sotto questo aspetto in netto disfavore. Ciò non mancherà di apparire chiaramente » (dal « Popolo e Libertà » del 23 marzo 1933).

La quantità dei progetti allestiti per un'autostrada a traverso le Alpi, le appassionante polemiche in favore dell'uno e dell'altro dei tracciati prospettati, stanno a dimostrare come il problema dei valichi alpini sia giunto alla sua fase acuta, e come la necessità e l'urgenza di una soluzione sia sentita da tutti. Malgrado le opposizioni suscitate, il progetto del San Bernardino è quello che presenta le maggiori possibilità d'attuazione (dal punto di vista tecnico e finanziario) e le migliori garanzie di reali vantaggi turistici. Esso potrebbe infatti incanalare a traverso il Cantone Ticino il fortissimo traffico invernale dall'Italia verso il Grigioni e creare una più diretta comunicazione anche con i centri invernali piemontesi e le ridenti plaghe liguri; traffico dal quale il Cantone è per ora completamente escluso.

Oltre ai progetti ricordati del Lucomagno, del Maloja-Julier e del San Bernardino, ne esistono però altri cui vogliamo brevemente accennare.

Il San Gottardo, malgrado le grandi difficoltà che oppone alla costruzione di una strada per automobili, aperta al traffico tutto l'anno, conta ancora buon numero di fautori. Nella primavera del 1934 si è riunita a Lucerna una conferenza dei Cantoni gottardisti e delle rappresentanze della Società « Pro Gottardo » e dell'automobile Club Svizzero allo scopo di esaminare il problema del valico del Gottardo. Il Capo del Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni del Cantone Ticino sottopose il programma seguente:

1° tempo: correzione e pavimentazione della strada da Goeschenen al Lago dei quattro Cantoni e da Airolo a Biasca. Miglioramento del servizio di trasporto delle automobili a traverso la galleria (agevolazione del carico, accelerazione del trasporto delle macchine e dei viaggiatori).

2° tempo: correzione del valico, ed eventualmente costruzione di gallerie e tronchi nuovi per il transito invernale.

A giudizio dei tecnici, per il San Gottardo basterebbe una galleria di tre chilometri circa, in opposizione ai cinque chilometri che dovrebbe avere il traforo del San Bernardino. Però questa opera, quantunque fattibile, è stata dichiarata di assai difficile attuazione. Il programma presentato incontrò il consenso generale, salvo che il rappresentante di Uri dichiarò che il suo Cantone non poteva assumersi nè la correzione fino a Göschenen, come ai criteri sopra esposti, nè lo studio di un progetto per il valico da Göschenen al confine ticinese, fino a tanto che la Confederazione non avrà stabilito i valichi da sussidiare.

Come si vede, la soluzione del problema a traverso il valico del Gottardo non sarebbe di attuazione molto prossima con grave danno della nostra industria turistico-alberghiera, perchè se nel frattempo si procedesse all'attuazione di valichi invernali estranei al Cantone (per esempio del Julier, già sperimentato durante l'inverno scorso) il Cantone Ticino verrebbe staccato dal traffico turistico per la maggior parte dell'anno. Durante l'inverno, malgrado le elevate tariffe ferroviarie e l'incomodo trasbordo su vagoni a Airolo e Göschenen sono ancora abbastanza numerose le macchine che, a traverso il Gottardo, scendono nel Ticino e in Italia. Ma è evidente che l'apertura del Julier porterebbe gli automobili a scartare il Ticino dal loro itinerario, poichè essi daranno senza dubbio la preferenza a quel passo, il quale offra i vantaggi di un viaggio senza interruzioni.

Vogliamo accennare ancora ad un nuovissimo progetto, che ha sollevato qualche sorpresa per la sua arditezza. Si tratta della strada del Tödi. L'iniziativa, dovuta alla cooperazione del Comitato della « Pro Blenio » e del Dipartimento Cantonale delle Pubbliche Costruzioni, è stata approvata dal Consiglio di Stato. Il progetto studia una strada a traverso il Tödi e il miglioramento dell'attuale, del Lucomagno, che ne sarebbe la continuazione. « L'Automobilrevue », nel N. 40 (anno 1934), fa le seguenti osservazioni: « E' apparso improvvisamente un progetto di strada alpestre, di grande portata, che sicuramente ha sorpreso i circoli esteri. Si tratta nientemeno che della perforazione del Tödi. Il progetto tende a creare una congiunzione stradale dal Canton Glarona all'Oberland grigionese, congiunzione che continuerebbe verso il Ticino mediante la via « del Lucomagno ».

Il 20 novembre 1934 il Governo Ticinese trasmetteva alle superiori Autorità federali gli atti presentati dalla « Pro Blenio » per una comunicazione stradale transalpina Tödi-Lucomagno mettendo in comunicazione Linthal con Truns nel Reno superiore. Il progetto di massima prevede tre possibili soluzioni e cioè:

- 1) con galleria della lunghezza di m. 2250, alla quota di m. 1860 s. m., costo previsto fr. 15.000.000;
- 2) con galleria della lunghezza di km. 11 alla quota di m. 1200 s. m., costo previsto fr. 35.000.000;
- 3) con galleria della lunghezza di km. 14, alla quota di m. 900, costo previsto fr. 45.000.000.

Sono inoltre previste le seguenti spese per costruzione di nuovi tronchi di strade, allargamento delle esistenti e pavimentazione:

- a) allargamento a m. 6 di carreggiata e pavimentazione di km. 22 di strada fra Biasca ed Olivone, fr. 2.200.000;
- b) idem per km. 18 strada del Lucomagno Olivone - confine cantone Grigioni, fr. 3.275.000;
- c) idem per km. 20 strada dal confine Grigioni a Dissentis, fr. 3.225.000;
- d) idem per km. 13 strada Dissentis-Truns, fr. 1.300.000.

Nello stesso articolo l'« Automobilrevue » osserva ancora: « Si vede così che « il problema di una galleria stradale del Tödi è già stato studiato accuratamente... All'atto della conferenza, tenuta nel palazzo governativo di Glarona, « il progetto è stato salutato con gran piacere... E' certo poco probabile che i « circoli interessati al traffico dei Grigioni abbiano a manifestare entusiasmo « per questo progetto. Il progetto di strada lungo il lago di Wallenstadt e il « traforo del San Bernardino stanno per i grigionesi in prima linea. Il programma « stradale di questo Cantone è già stabilito per molti anni avvenire. Nonostante « tutte le obiezioni che certamente sorgeranno contro l'esecuzione di una galleria attraverso il Tödi, noi vorremmo consigliare un approfondito studio del « progetto ».

L'esame di una carta della Svizzera fa apparire evidente la congiunzione stradale tra Linthal e Dissentis. Mediante la stessa si creerebbe una linea stradale quasi diretta nord-sud da Costanza per Will, Ricken, Glarona, Linthal, Dissentis, Lucomagno, Biasca, Bellinzona, Lugano, Chiasso. L'attuazione di simile progetto non sarebbe sicuramente tanto semplice. Esso presenta infatti il duplice problema del traforo del Tödi e della manutenzione invernale del Lucomagno, che la frequenza delle valanghe renderebbe assai disagiata e malcerto, e che graverebbe in considerevole misura sul costo dell'opera, già tanto elevato.

* * *

Crediamo di aver così passato in rivista le principali questioni che riguardano la viabilità del Cantone Ticino e che si trovano in stretto rapporto col nostro avvenire turistico. Il nostro schizzo è lungi dall'essere completo, chè i problemi stradali ticinesi sono tanti da fornire per sè soli abbondante materiale ad una monografia.

Prima di passare oltre, vogliamo ancora ricordare alcuni progetti che già furono oggetto di studio e di caldosi dibattiti da parte dei propugnatori e di avversari. Ci limiteremo alla semplice elencazione, riferendoci, per maggiori particolari, alla pubblicazione dell'av. F. Pedrotta (« L'industria turistica alberghiera »), dove l'autore ne fa uno studio assai ampio e appassionato.

I progetti in questione sono:

a) **Airolo - Passo San Giacomo:** il progetto di questa strada internazionale, che da Airolo a traverso la Valle Bedretto e per il passo del San Giacomo andrebbe a congiungersi con la recente bellissima strada italiana della Fondotoce, ha suscitato dibattiti ed opposizioni assai vivaci specie da parte delle autorità militari svizzere;

b) **Airolo - Fusio:** strada alpina di carattere eminentemente turistico, destinata a valorizzare la bellissima plaga valmaggese, ma strada costosa e tecnicamente di difficile attuazione, causa le forti differenze di livello da superare e l'impervia zona montuosa da attraversare;

c) **Locarno - Camedo:** altra strada internazionale che aprirebbe un nuovo sbocco verso l'Italia, in sostituzione della insufficiente e pericolosa carreggiabile attuale;

d) **L'autostrada Milano - Amburgo** a traverso lo Stelvio e lo Spluga, in raccordo con la strada di Gandria.

Problemi questi che, pur presentando un reale interesse turistico, rientrano ancora troppo nel regno dei sogni. Essi, caso mai, potranno venire presi in considerazione in un secondo tempo, quando altri problemi, più importanti e più urgenti, avranno trovato la loro razionale soluzione.

CAPITOLO II°

Le Ferrovie.

La storia del turismo, come la storia del commercio, corre parallela a quella dello sviluppo delle comunicazioni e dei mezzi di trasporto, creando una stretta interdipendenza fra tali fenomeni. Lo sviluppo dei trasporti e l'adozione di mezzi tecnici sempre più perfetti, furono provocati dalle cresciute esigenze commerciali e turistiche. Reciprocamente lo sconvolgimento avvenuto entro la prima metà del secolo scorso nella economia mondiale dei trasporti per opera delle ferrovie e del graduale miglioramento e sviluppo che assicurò alle stesse l'assoluta preponderanza su ogni altro mezzo di trasporto, (preponderanza mantenuta tuttora quantunque l'espansione dell'automobilismo tenda a diminuirla) ebbe una parte essenziale nel diffondersi del turismo. Questo, accessibile un tempo solo ai pochi eletti che la ricchezza e la vigoria fisica mettevano in grado di affrontare i disagi e i rischi dei viaggi, è ormai alla portata delle masse.

Se oggi le ferrovie non detengono più la situazione di monopolio dei trasporti terrestri che avevano fino a qualche anno fa, è tuttavia lecito prevedere che gran parte del traffico di persone e di merci, specialmente a considerevole distanza, spetterà per molti anni ancora alla ferrovia, qualora col tempo si possa arrivare a una politica integrale dei trasporti, secondo le tendenze che si vanno delineando (cfr. *Chemin de fer et automobile - Mémoire du Conseil d'Administration et de la Direction générale des chemins de fer fédéraux sur la réglementation des rapports entre chemin de fer et automobile*).

Con l'inaugurazione della prima linea ferroviaria tra Stokton on Tees e Darlington, avvenuta nel 1825, grazie alla tenacia mirabile di Giorgio Stephenson, le ferrovie segnano l'inizio del periodo dell'esercizio industriale. Sempre più, ed in modo rapidissimo, il nuovo mezzo di trasporto conquistò una grandissima diffusione. In Inghilterra, in Germania, in Francia, negli Stati Uniti d'America, le linee andarono moltiplicandosi, favorite specialmente dai governi che dedicarono e dedicano loro ancora ingenti risorse, ravvisando in esse una fonte di nuove ricchezze per i popoli. Nel 1840 l'Inghilterra ha già 1349 chilometri di ferrovie, l'America del Nord (dopo poco più di dieci anni dall'inaugurazione della prima linea) sorpassa i 4500 chilometri. Nella seconda metà del secolo, vinte ormai le avversioni e le diffidenze, compagnie ferroviarie e governi si accingono in Europa ad affrontare il problema dell'attuazione dei più ardui percorsi in montagna. Così, si costruisce la linea del Semmering con una pendenza del 25%, e si su-

pera il Moncenisio con una ferrovia a dentiera. S'inizia poscia l'epoca dei grandi trafori alpini: Frejus (1871), Gottardo (1882), Arlberg (1884), Sempione (1905) e Lötschberg (1913). Per migliore dimostrazione facciamo seguire alcuni dati statistici interessanti lo sviluppo delle ferrovie.

Sviluppo delle ferrovie nella Svizzera fino al 1932 (in chilometri).

Anni	A scartamento normale	A scartamento ridotto	Ferrovie a ingranaggi	Funicolare	TOTALE
1844-46	1,9	—	—	—	1,9
1847-53	25,2	—	—	—	25,2
1860	1.052,8	—	—	—	1.052,8
1870	1.420,5	5,7	—	—	1.426,2
1880	2.448,5	60,4	23,9	2,8	2.535,6
1890	2.787,2	345,5	55,8	10,0	3.198,5
1900	3.104,2	727,0	124,5	24,5	3.980,0
1915	3.579,8	1.832,5	166,5	48,0	5.626,8
1930	3.610,0	2.016,1	192,2	51,0	5.869,3
1931	3.603,8	2.001,1	192,2	55,0	5.852,1

(dalla « Schweizerische Eisenbahn Statistik »).

Sviluppo delle ferrovie nel mondo fino al 1932 (in chilometri).

Anni	Europa	Asia	Africa	America	Oceania	TOTALE
1840	2.925	—	—	4.754	—	7.679
1860	51.862	1.393	455	53.935	307	108.012
1880	168.983	16.287	4.646	174.666	7.847	372.429
1900	283.525	60.301	20.114	403.171	24.014	791.125
1913	346.235	108.147	44.309	570.108	35.418	1.104.217
1929	408.504	125.924	68.213	606.204	49.434	1.158.278
1931	420.904	132.746	68.314	608.169	49.602	1.279.735
1932	422.104	134.146	68.314	607.745	49.602	1.281.911

(Dal « Manuale pratico del Turismo » del T. C. T.).

Al 1° Gennaio 1933 lo sviluppo chilometrico delle ferrovie corrispondeva a 32 volte la circonferenza del globo misurata all'equatore.

In Europa gli Stati che posseggono più ferrovie sono: la Francia (km. 63.650), la Germania (km. 58.586), l'Inghilterra (km. 39.401), compresa l'Irlanda), l'Italia (km. 22.818), la Polonia (km. 21.575).

Parlando, nel Capitolo precedente, delle strade, abbiamo fatto rilevare come la principale differenza fra questa e le ferrovie, sia da ricercarsi nella maggiore libertà che la prima gode in confronto della seconda.

Se praticamente la strada si trova in un regime di libertà assoluta, si può dire che in nessun altro ramo dell'attività economica lo Stato intervenga come in quello dei trasporti per ferrovia. Difatti: o il pubblico potere costruisce e sfrutta egli stesso le strade ferrate, oppure esercita sulle linee ferroviarie private un controllo così severo che non si può più parlare al riguardo di imprese private nel senso applicato all'industria, al commercio o alle banche. L'acuta crisi che le ferrovie stanno attraversando è in massima parte dovuta al regime speciale cui sono sottoposte; regime che, limitandone la libertà, le mette in condizioni nettamente svantaggiose di fronte alla strada. E la questione non si risolverà fin tanto che le due correnti, strada e ferrovia, non si troveranno su un piede di uguaglianza. (Cfr. M. Saitzow: « Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale » Berna 1932).

Non vogliamo fare uno studio sulla concorrenza tra automobile e ferrovia: vi accenniamo unicamente per sottolineare il fatto che le differenze di ordine tecnico onde le vie di comunicazione ordinarie si distinguono da quelle meccaniche, hanno generato, per ognuna di esse, speciali problemi economici che le separano profondamente e che domandano speciali studi.

Nelle pagine precedenti cercammo di riassumere le principali questioni riguardanti le strade del Cantone Ticino, considerate soprattutto dal punto di vista turistico. Passando ora all'esame delle ferrovie, suddivideremo la materia secondo le diverse caratteristiche che essa presenta, nei riguardi del Ticino, e cioè:

- a) La Ferrovia del Gottardo
- b) Le Ferrovie Regionali.
- c) Le Funicolari.

La ferrovia di gran lunga più importante è evidentemente quella del San Gottardo, che forma la spina dorsale del Ticino e lega in stretto modo — con la sua linea principale più i tronchi Bellinzona - Locarno e Bellinzona - Luino — tutti i centri nervosi cui dà capo la vita del Cantone.

A. LA FERROVIA DEL GOTTARDO.

Verso la metà del secolo scorso, il Cantone Ticino, che aveva appena provveduto alla sua organizzazione politica di Stato libero e portato a compimento, nelle sue linee principali, la rete stradale cantonale, si trovò di fronte al problema ferroviario posto subito nel suo carattere di maggiore importanza. Non esisteva allora alcuna legge federale in materia ferroviaria: una risoluzione dell'Assemblea Federale (1852) lasciava ogni iniziativa ai Cantoni, riservata la ratificazione della Confederazione. Solo vent'anni dopo, quando la trama principale della rete ferroviaria svizzera era cosa definita, la Confederazione riservava a se stessa il diritto di concessione. Così mentre nei Cantoni di oltre Gottardo la soluzione del problema, era per lo più guidata dagli interessi locali, nel Ticino esso assumeva di colpo importanza di un problema internazionale. La necessità di avvicinare al proprio mercato i paesi del nord, per maggior incremento della navigazione mediterranea e dello sviluppo commerciale con l'Oriente, aveva spinto, già nel 1840,

i confinanti regni, del Lombardo-Veneto e del Piemonte, a studiare la questione di un legame ferroviario tra i versanti nord e sud delle Alpi. Appare infatti nel 1845 uno studio di Carlo Ilarione Petitti sulle strade ferrate ticinesi. Nello stesso anno l'ing. Carbonazzi, ispettore del genio civile del Governo piemontese, presentava al Governo ticinese un progetto di massima per la « apertura di strade ferrate nel Cantone Ticino . . . ».

All'VIII Congresso Italiano dei Lavori Scientifici, che ebbe luogo a Genova nel settembre 1846, Cesare Cantù presentava un rapporto dov'era prevista e propugnata una linea ferroviaria nord-sud, attraverso il Lucomagno, di fronte ad altri sei progetti di ferrovie transalpine, fra cui quello del San Gottardo. Cominciava così quella lotta tra i due passi alpini, Lucomagno e San Gottardo, che per lunghi anni occupò valenti tecnici, autorità politiche cantonali, federali ed estere.

Il 30 ottobre 1845 veniva stipulata in Coira, fra i delegati dei Cantoni di San Gallo, dei Grigioni e del Ticino, una convenzione per una strada ferrata dal Lago Maggiore al Lago di Costanza lungo la Valle di Blenio, convenzione approvata dai singoli Governi cantonali nell'anno successivo. In relazione a tale convenzione, stipulavasi nel 1847, fra i delegati del re di Sardegna (Piemonte) e quelli dei detti Cantoni il « Trattato di Lugano » per la esecuzione di una ferrovia a scartamento normale da Locarno a Rorschach e Wallenstadt. Con l'atto in questione il Regno del Piemonte si obbligava alla costruzione della linea Genova-Lago Maggiore. « . . . Con promessa di prolungazione fino alla frontiera svizzera dacchè verrà riconosciuta l'utilità e la convenzione di tale prolungazione. . . . Quel governo prometteva pure aiuto, sia con la sua influenza, sia con mezzi finanziari. Inoltre « . . . onde favorire il transito per la strada di ferro sarda, dal « Lago Maggiore al porto di Genova e viceversa.... » venivano esentate « da « esercizio e diritto alcuno, salvo quelli del prezzo di trasporto, le persone « e le merci che saranno trasportate sulla strada ferrata ». « Libera esportazione » senza pagamento di diritto alcuno « era oltracciò concessa ai tre Cantoni, per il riso, il vino, e le granaglie e ogni derrata commestibile, come pure era « concesso il visum gratis » al passaporto degli abitanti, Era la franchigia doganale.

A causa della guerra 1848-49 tra Piemonte e Austria, il problema rimase in sospeso per qualche tempo e fu ripreso soltanto nel 1853, anno in cui lo Stato piemontese procedeva alla costruzione della ferrovia Genova-Lago Maggiore, per Alessandria e Novara, centri commerciali di grande importanza. Nello stesso anno gli ingegneri Riccardo Lanika e Guelfo Killias chiedevano la concessione della ferrovia del Lucomagno, dal confine piemontese a Locarno e Valle di Blenio, e di quella Bellinzona-Lugano-confine, in nome e a conto d'una società inglese costituitasi a Londra. Ancora nel 1853, Oswald Falkner, inoltrava a nome delle ferrovie della Svizzera centrale, una domanda di concessione delle strade ferrate Gottardo-Bellinzona-Lugano-Chiasso, e Bellinzona-Locarno-confine del Piemonte. Nel frattempo sorgeva pure l'idea di una linea ferroviaria a traverso il Sempione, in concorrenza con un altro progetto di strada per il Gran San Bernardo, però tosto abbandonato data la grande vicinanza col Moncenisio, i cui lavori erano già iniziati. E' però bene rilevare come le due linee ferroviarie, en-

trambe con meta al Lucomagno - ma una delle quali partiva dal confine piemontese, dopo Brissago, per assicurare la diretta comunicazione col porto di Genova, l'altra dal confine lombardo (Chiasso), in continuazione della linea Como - Milano interessante i paesi lombardi, allora soggetti all'Austria - si presentassero fra loro come concorrenti, mentre per il Cantone Ticino offrivano uguali vantaggi. Il Consiglio di Stato ticinese decideva infatti di intavolare trattative sia con Milano che con Torino.... « ritenendo così che ogni linea avrebbe il soccorso degli interessi omogenei e dei rispettivi governi.... », perchè osservava ancora, « se è possibile che dopo il Lucomagno si costruisca il San Gottardo, non « sarà possibile il viceversa. ... ». In realtà, l'interesse che avevano la Lombardia (allora austriaca) ed il Piemonte a far trionfare ciascuno il proprio progetto, è da ricercarsi nell'antagonismo tra i due Stati, la Lombardia studiandosi di ostacolare i vantaggi che il Piemonte si riprometteva dallo sviluppo del porto di Genova, la cui congiunzione con la Germania con ferrovia attraverso le Alpi ne avrebbe attirato il traffico a detrimento dei porti austriaci dell'Adriatico.

Il nodo del problema ferroviario ticinese stava nella scelta del passo alpino da attraversare: o Lucomagno o San Gottardo. In un primo tempo sembrava che, grazie specialmente al patrocinio del governo piemontese — il quale mostrava «.... sempre il medesimo ardore per la grande impresa del passaggio del Lucomagno » la scelta del Lucomagno dovesse definitivamente avere il sopravvento. Il Credito Mobiliare, formato da banchieri di Genova e Torino e consocio inoltre della casa Rothschild di Parigi, erasi assunto l'appoggio delle relative pratiche. Il Ministero del Piemonte assicurava poi (1856), a detto Credito Mobiliare, i sussidi che sarebbero stati votati dal Parlamento, dalle Provincie e Città interessate (1).

Le speranze dei sostenitori del Lucomagno stavano per realizzarsi, quando la Società concessionaria rinunciò formalmente alla concessione stessa in conseguenza di disaccordi avvenuti col Cantone dei Grigioni e con l'Assemblea Federale, per aggiunte da questa fatte alla concessione data dal Governo Ticinese, e per la opposizione della casa Rothschild all'inclusione del Monte Ceneri negli obblighi di costruzione. La questione non aveva quindi progredito di un passo. Da ormai quindici anni il problema ferroviario stava davanti alle Autorità Cantionali e federali, trascinandosi da concessione a concessione. Era evidente che la soluzione restava intimamente legata alla scelta del valico alpino. Il problema aveva assunto importanza europea, e la soluzione coinvolgeva interessi ben maggiori di quelli strettamente pertinenti alle Valli che la futura ferrovia avrebbe traversato; la scelta del passo dipendeva non più da società e comitati, ma dalle Potenze estere interessate. La rete ferroviaria ticinese nacque sotto lo sguardo ansioso di tutta l'Europa Centrale.

(1) Il Credito Mobiliare partecipava con un capitale di 40 milioni di lire e aveva facoltà di elevarlo ad 80 milioni, somma ritenuta sufficiente per la linea del Lucomagno, del Monte Ceneri nonchè per il collegamento con le linee di Zurigo e Lago di Costanza in raccordo con Coira.

Nello svolgersi degli ampi dibattiti sulla questione del valico, fra i Cantoni svizzeri e la Germania e l'Italia (quest'ultima assunta all'unità politica dopo la vittoriosa guerra del 1859), — il San Gottardo appare sempre più come meglio rispondente quale via diretta fra Genova, la Lombardia, la Svizzera e la Germania.

Il 12 giugno 1863 il Gran Consiglio Ticinese accorda alla Ditta Sillar & Co. di Londra concessione di 99 anni per la costruzione di una ferrovia da Chiasso a Biasca, con ramificazione a Locarno, concessione ratificata il 31 luglio dello stesso anno dall'Assemblea federale, con l'introduzione del diritto di riscatto. Un articolo della convenzione (art. 21) precisava che «... le tariffe studiate «dalla Società non potranno oltrepassare il maximum adottato da altre strade «ferrate svizzere in analoghe condizioni, senza autorizzazione del Governo cantonale...». Condizione importantissima questa, che venne poi stralciata quando il diritto di concessione passò alla Confederazione: ebbero così possibilità di applicazione quelle famose tariffe di montagna che gravarono in modo schiacciante sul Canton Ticino e su quello di Uri.

Con la concessione alla Sillar & C., appare per la prima volta la congiunzione con le ferrovie italiane via Magadino-Pino, ed anche l'idea di una ferrovia Bellinzona-Agno-Varese, certamente suggerita come linea internazionale con Milano e Genova dalla maggiore facilità e convenienza di tracciato che offriva in confronto di quello successivamente scelto ed eseguito per Lugano-Chiasso-Como e Milano.

Nel 1865 la Sillar & Co. denunciava il suo passaggio alla Società Centrale Europea, costituitasi in Londra l'anno seguente. I lavori iniziati dalla Centrale Europea nel 1864 (sui tronchi Melide-Lugano e Moesa-Confine Claro e Cresciano), forse per difficoltà finanziarie, ma senza che vi fosse realmente forza maggiore, erano stati ritardati al punto che la loro ultimazione e apertura all'esercizio non avrebbero potuto aver luogo nei termini prescritti. Visto che ripetutamente gli avvertimenti e diffide dati alla Società non avevano ottenuto alcun effetto, l'Assemblea federale ritirava la ratifica data e dichiarava estinta la concessione (1866). L'abbandono dei lavori da parte della Centrale Europea fece sorgere l'iniziativa ticinese, di provvedere almeno alla esecuzione dei tronchi ferroviari più facili e di interesse locale. Si formarono così due gruppi: uno per la linea Chiasso-Lugano, l'altro per il tronco Locarno-Bellinzona-Biasca. Onde sollecitare i lavori, venne stabilito che quella delle due Società la quale avesse ultimato per prima i lavori, avrebbe avuto la preferenza per la costruzione delle altre strade ferrate del Cantone, e cioè della Bellinzona-Agno-Varese e della Bellinzona-Magadino-Confine italiano. Non erano invece compresi il tronco Bellinzona-Lugano e le «... linee che da Biasca e sue vicinanze si dirigeranno al «passaggio delle Alpi...». Per la prima volta il Lucomagno non è più accennato. Le due concessioni venivano ratificate dall'Assemblea Federale e passavano entrambe, nel successivo anno, al Comitato del San Gottardo (27 marzo 1869).

Si arriva così, dopo venticinque anni di prove, di lotte, di speranze, di disinganni alla formazione della Società del Gottardo, che doveva portare a compimento la grande opera, con l'aiuto finanziario dell'Italia, della Germania, della Svizzera e dei Cantoni Ticino, Uri, Lucerna e Zurigo. Il 15 ottobre 1870 veniva firmata a Berna la convenzione tra le Strade ferrate germaniche e le Strade ferrate italiane, per la loro congiunzione « per mezzo di una strada ferrata svizzera attraverso il San Gottardo... » (art. 1). Nell'art. 16 si fissava in 85 milioni il sussidio necessario ai lavori, così ripartiti: 20 milioni a carico della Svizzera, 45 a carico dell'Italia e 20 a carico della Germania. Il capitale sociale era stabilito in franchi 187 milioni, dei quali 85 milioni a fondo perduto, a carico degli Stati sussidianti.

In quell'epoca, il 17 settembre 1871, veniva inaugurata la ferrovia Torino-Modane con la galleria del Frejus (Moncenisio), la prima attraverso le Alpi, votata dal Parlamento Subalpino nel giugno 1857, dopo che l'ingegnere piemontese Sommellier ebbe dimostrato, con la sue perforatrice, risolto il problema della perforazione meccanica della roccia nelle gallerie: fu così anche possibile l'esecuzione della galleria del Gottardo.

Nel 1872 il Gran Consiglio Ticinese, constatato che la formazione del capitale a fondo perduto, per la costruenda ferrovia, era ormai assicurata, votava il sussidio di tre milioni, pure a fondo perduto. Nel giugno dello stesso anno avevano inizio i lavori per la grande galleria del Gottardo. Il traforo avvenne il 29 febbraio 1880. La costruzione dei tronchi Chiasso-Lugano e Biasca-Bellinzona-Locarno si iniziò nel 1873 e l'apertura del relativo esercizio nel 1874.

Nel 1876, pressochè portati a termine gli studi per le due rampe d'accesso Biasca-Airolo e Immensee-Göschenen, e diventando sempre più manifeste le difficoltà del grande traforo, fu giocoforza persuadersi che l'importo complessivo della grande opera avrebbe superato di molto il preventivo di base: occorreva un supplementare capitale di oltre 100 milioni. La posizione della Società del Gottardo fu molto scossa, e sembrò anzi ad un certo punto che avesse a cedere affatto e che i lavori della grande galleria dovessero venir sospesi. I cantoni di Zurigo, Lucerna, Uri e Ticino rifiutarono ogni nuovo sussidio a fondo perduto; i vecchi oppositori insorsero tentando di demolire la Società per crearne un'altra. Si riaprirono delle trattative diplomatiche con l'Italia e la Germania per un ulteriore sussidio da parte loro, trattative che fecero capo al nuovo trattato di Berna del 1878, con cui concedevasi un nuovo sussidio a fondo perduto di 28.000.000 di franchi (10 milioni la Germania, 10 l'Italia, 8 la Svizzera). Le grandi difficoltà incontrate suggerirono l'idea di abbandonare momentaneamente il Monte Ceneri e di eseguire la sola linea di Luino per la congiunzione con Genova, ritenuta allora linea principale e di maggior traffico. E in base a tale premessa fu costruita la grandiosa stazione internazionale di Luino.

Il Governo Ticinese, considerando l'importanza capitale della linea del Ceneri, quale congiunzione fra il Sopra e il Sottoceneri, sostenne tenacemente la necessità della immediata sua esecuzione, appoggiato al riguardo dal Governo italiano e dai centri lombardi, per l'evidente importanza di collegare Milano con

la rete del Gottardo. Nel settembre del 1878 il Governo Ticinese votava un sussidio di un milione di franchi a fondo perduto per la linea del Monte Ceneri, ciò che valse ad ottenere dal Governo italiano un ulteriore contributo di tre milioni per la pronta esecuzione della linea. Il tempo dimostrò la perspicacia dei nostri padri: il Monte Ceneri, infatti, attirò a sé la maggior parte del traffico del Gottardo, capovolgendo le previsioni relative alla linea di Luino. Le difficoltà della Società del Gottardo venivano così appianate ed i lavori portati a termine. Il 1° giugno 1882 inauguravasi con sommo giubilo tutta la linea Immensee-Gottardo-Chiasso e Bellinzona-Luino. La grandiosa opera era compiuta (1).

Non è il caso di fare qui un minuto istoriato della costruzione della ferrovia del Gottardo, le difficoltà incontrate e le lotte sostenute sono di pubblico dominio. Abbiamo voluto ricordare le laboriose vicende, forse in parte già dimenticate, che presiedettero alla costruzione della rete ferroviaria ticinese, perché anche dalla semplice esposizione dei fatti scaturisce, come assioma matematico, una verità di sommo interesse, per il turismo ticinese, e alla quale vogliamo nuovamente dare risalto. Per più di cinque lustri la questione ferroviaria ticinese fu oggetto di discordie e rivalità, fu rimandata da comitato a comitato, da concessione a concessione a favore di enti finanziari svizzeri e specialmente esteri, che finivano sempre con l'essere preponderanti. L'interesse che il Cantone Ticino poteva avere alla costruzione di una rete ferroviaria propria e di una linea transalpina sul suo territorio e l'utile che ne avrebbe potuto ricavare, erano certo l'ultima precauzione dei fautori sia della linea del San Gottardo, sia di quella del Lucomagno. Per arrivare a qualcosa di concreto, i ticinesi dovettero prendere essi stessi l'iniziativa mediante la creazione delle due società già ricordate per i tronchi Chiasso-Lugano e Locarno-Bellinzona-Biasca, al fine di costruirsi una rete ferroviaria di interesse locale. Ciò che interessava ed è ciò che ci preme di mettere in evidenza, era la straordinaria posizione del nostro territorio rispetto ai traffici nord-sud. Vero centro di smistamento verso i maggiori valichi alpini, il Cantone Ticino rivelava, già agli albori dell'avvento della ferrovia, la grande importanza della sua situazione geografica, importanza che crebbe proporzionalmente allo sviluppo dei trasporti ferroviari, malgrado la inevitabile concorrenza di altre linee venute in seguito.

(1) I sussidi accordati a fondo perduto ammontarono complessivamente a **117 milioni di franchi**, così ripartiti:

Svizzera (compresi i 4 milioni del Cantone Ticino) 29 milioni; Germania 30 milioni; Italia 58 milioni.

E' giusto ricordare che il contributo del nostro Ticino non si limitò alla detta somma di 4 milioni; vennero concessi gratuitamente « i terreni non produttivi » appartenenti a Comuni, Patriziati, Corporazioni, Circoli e Distretti dello Stato; « così pure l'uso di cave di pietra, della calce, del gesso, della sabbia e ghiaia ed « infine gli altri materiali che si trovassero nel letto dei fiumi o torrenti o sulle « rive. . . . nella misura di quanto potrà occorrere alla Società per la costruzione « e pel mantenimento della strada ferrata e delle sue dipendenze ». (Art. 7 della Concessione del Gran Consiglio 16 maggio 1869).

Quale privilegio rappresenti dal punto di vista turistico la felice ubicazione del Ticino in relazione ai grandi traffici internazionali, è cosa chiarissima. La nascita e lo spontaneo sviluppo dell'industria turistico-alberghiera, che seguirono da noi quasi automaticamente la costruzione della linea del Gottardo, ne sono la miglior prova.

* * *

L'avvento delle ferrovie, determinando una enorme diminuzione delle spese di trasporto, parallelamente ad un aumento, altrettanto grande, della rapidità, della sicurezza della regolarità e della puntualità delle comunicazioni, doveva necessariamente sconvolgere profondamente la vita economica generale.

I nuovi sbocchi e i nuovi orizzonti che la meravigliosa invenzione di Stephenson apriva al traffico, i nuovi mercati che di conseguenza si offrivano allo scambio, diedero libera via alla concorrenza, provocando un salutare livellamento dei prezzi: livellamento causato dal ribasso, che questi subirono nel luogo del consumo (grazie alla concorrenza dei consumatori) e del rialzo dei medesimi nei luoghi di produzione.

«... Le perfectionnement des moyens de transport, en diminuant la cherté
« des marchandises, en assurant une nouvelle corrélation entre les prix aux lieux
« de production et ceux des lieux de consommation, en brisant les monopoles
« dus non à des conditions avantageuses de production, mais uniquement à
« l'absence de communications avec les contrées éloignées, en améliorant la
« situation des régions non favorisées par la nature et en permettant à celles
« qui le sont d'utiliser pleinement leurs avantages, a rendu des services précieux
« à l'économie nationale...». (M. Saitzew: op. cit. p. 6). La ferrovia portò nel Cantone Ticino un mutamento della vita economica forse maggiore che altrove. Non dimentichiamo, difatti, che l'avvento delle strade ferrate nel nostro Cantone coincide con il traforo del San Gottardo. L'abbattimento repentino della grande barriera alpina che aveva sino allora scisso, economicamente, il Ticino dal resto della Confederazione, non poteva a meno di esercitare un violento contraccolpo sulla sua economia. Per quest'ultima, l'apertura della ferrovia del Gottardo segnò l'inizio di una trasformazione radicale.

La popolazione ticinese vide apparire nuove possibilità di guadagno dal maggiore sviluppo che stava per prendere il commercio, — dalle nuove industrie che andavano sorgendo —, dall'aumento di impiego e di lavoro per gli operai e gli artigiani, procedente dallo sviluppo edilizio dei centri, causa lo impulso ricevuto dal commercio in genere del paese. A codeste nuove possibilità di guadagno manifestatesi nel Ticino stesso, l'avvicinamento del nostro Cantone ai Cantoni confederati e alla Lombardia, ne aggiungeva altre, più numerose e più remunerative, rappresentate in primo luogo dalla emigrazione periodica. Parallelamente alla stessa, si sviluppò una forte corrente di immigrazione che aumentò d'assai la popolazione, sostituendo agli emigrati ticinesi — in preponderanza agricoltori — gli immigrati esteri e confederati, in gran parte dediti ad altre professioni.

I vantaggi economici che la ferrovia del Gottardo recò al Cantone non asunsero però le proporzioni che era lecito sperarne. Abbiamo già detto in un altro capitolo come, abbattuta, a prezzo di gravi sacrifici finanziari e persino di vite umane — molte ticinesi — la barriera opposta dalla natura, un'altra ne sia stata eretta, forse più formidabile, che chiuse il Ticino al mercato svizzero: la barriera tariffaria. Quali funeste conseguenze abbia avuto quell'isolamento per il commercio e per l'industria ticinese, è stato visto.

Dobbiamo alla ferrovia del Gottardo la nascita della più importante industria nel nostro Cantone, della sola che ebbe veramente felice sviluppo e che in mezzo alle crisi finanziarie, ai dissesti, ai fallimenti di gran parte delle nostre attività economico-industriali e bancarie, si mantenne veramente florida e si trova tuttora, malgrado la crisi generale, in condizioni abbastanza buone: l'industria turistico-alberghiera.

Veramente un accenno a simile industria esisteva già prima dell'avvento delle strade ferrate, ma limitavasi a proporzioni minime: quasi esclusivamente all'alloggio e allo stallazzo. I centri principali di tale attività alberghiera erano Bellinzona e Lugano; la prima soprattutto aveva raggiunto, come abbiamo già ricordato in precedenza, una notevole importanza come stazione di cambio di vetture e di cavalli e come tappa di pernottamento. Assai più considerevole di oggi, era allora nella capitale ticinese il movimento dei forestieri, e le liste di alloggio dei semplici e modesti alberghi bellinzonesi si sono spesso viste onorate dei più illustri casati dell'Europa del XIX^o secolo. Per la gente di Bellinzona l'industria degli alberghi rappresentava allora certamente una delle più feconde fonti di guadagno. Parecchie piccole industrie erano poi andate formandosi a integrazione della principale (l'ospitalità); così le imprese di noleggio di stalle e di rimesse, le fabbriche di ruote, le officine di riparazione per diligenze e carrozze, ecc. ecc. Il parlare però di una industria dei forestieri, a proposito di questo complesso di piccole attività locali, sarebbe usare un termine improprio. Bellinzona era situata al trivio delle strade che da Lugano, Magadino e Locarno si univano appunto presso le sue mura onde proseguire poi verso il San Gottardo e il San Bernardino: tappa obbligata per tutte le diligenze postali e per le vetture private. I viaggiatori che si fermavano a pernottare a Bellinzona non lo facevano certo perchè vi fossero allettati da particolari attrattive del luogo. I castelli semidiroccati e nel più completo abbandono; le bellezze — veramente squisite ma oggi ancora troppo poco conosciute — delle nostre chiese, passavano inosservate agli abitanti stessi e le preziose pitture ne erano ignorate o addirittura deturpate e nascoste sotto strati di vecchi intonachi. Nessun concetto, a quei tempi, di turismo e tanto meno di industria turistico-alberghiera, frutti, questi, del progresso dei mezzi di comunicazione. Tutto si riduceva a sfruttare i viaggiatori costretti a trattenersi. Si trattava d'una cosa forzata e di nessun valore turistico e come tale non avrebbe potuto resistere a lungo. Così difatti avvenne. La ferrovia portò un colpo gravissimo all'attività alberghiera bellinzonese, che nel volgere di pochi anni scomparve quasi completamente. L'apertura della linea del Gottardo segnò invece per le località del Cantone più rispondenti all'uopo, l'inizio di un periodo di rapido sviluppo turistico.

A Lugano e a Locarno, che pure nei primi tempi non erano particolarmente preparate per una simile attività, l'industria turistico-alberghiera trovò condizioni ideali di sviluppo e prosperità. E crebbe e prosperò davvero, ma sempre limitandosi a quelle due stazioni. Ancora oggi il movimento dei forestieri è confinato entro una minima parte del Cantone.

Le cause di tale limitazione del nostro turismo sono parecchie, e ci proponiamo di esaminarle più appresso. Una di esse è, senza dubbio, la ferrovia stessa. Essa infatti avvantaggiò subito enormemente Lugano e Locarno, centri importanti anche prima della costruzione della strada ferrata, dotandole di comodissime comunicazioni: la prima era situata direttamente sulla linea del Gottardo, stazione di fermata, già da principio, per tutti i treni locali e internazionali; la seconda, ricollegata a mezzo di agevoli coincidenze, via Bellinzona, con la linea principale. La dovizia di bellezze naturali, unita alla comodità delle comunicazioni, e la fortissima affluenza di forestieri che ne derivava, fecero convergere tutta l'attenzione sia dei principali interessati (albergatori, enti turistici, ecc., ecc.), sia dei turisti stessi, sulle due stazioni citate, lasciando dimenticare altre plaghe del paese meno ben servite, in fatto di mezzi di comunicazione, ma non meno dotate di attrattive e possibilità turistiche. Va pure ricordato un altro fenomeno, dovuto anch'esso alla ferrovia e che contribuì a limitare le zone del movimento turistico nel Cantone, cioè la successiva forte immigrazione di elementi esteri, specialmente di confederati. Immigrazione diretta verso i centri, appunto verso Lugano e Locarno. Furono quegli immigrati che scoprirono veramente il Ticino turistico e lo « lanciarono »; o meglio che scoprirono e lanciarono le due stazioni di Lugano e Locarno, ne organizzarono lo sviluppo e ne trassero i principali utili. I Ticinesi furono gli ultimi a riscuotersi ed oggi ancora hanno in mano solo una esigua parte della nostra industria turistico-alberghiera. Si può dunque dire che l'avvento della ferrovia ha avuto sul turismo ticinese due effetti a prima vista contraddittori: ha creato la nuova industria del turismo e ne ha favorito lo sviluppo, limitandone tuttavia contemporaneamente l'espansione nel Cantone.

L'importanza della ferrovia per il nostro movimento di forestieri è stata enorme ed oggi ancora, malgrado la diffusione dell'automobile, la sua influenza è considerevolissima. Però se la grande massa dei turisti viaggia ancora per ferrovia, la loro affluenza è ostacolata dalle sempre troppo elevate tariffe ferroviarie che colpiscono direttamente il nostro turismo. La difficile situazione finanziaria in cui versano le nostre ferrovie federali non lascia intravedere come molto prossima una diminuzione tariffaria e quanto danno ne derivi è facile immaginare, soprattutto se si pensi alla fortissima concorrenza fatta dalla vicina Italia, che introduce continuamente delle riduzioni straordinarie, attirandosi in tal modo una ingente affluenza di forestieri, naturalmente a tutto scapito del nostro movimento turistico.

La determinazione del traffico turistico ferroviario è assai difficile da accertare, anche in modo solo approssimativo. E' infatti assai arduo, in tempi di

tariffe normali, determinare sopra un dato numero di viaggiatori, la percentuale di turisti. Nei periodi a tariffa ridotta si può calcolare su un contributo dell'65 al 70%.

Gli esperimenti di viaggi a prezzi ridotti, che da qualche tempo la Direzione delle Ferrovie federali sta tentando, offrono un grandissimo interesse per l'industria turistico-alberghiera: l'aumento dei viaggiatori vi è sempre stato assai notevole. Per esempio, durante la « Settimana dei viaggi » dell'ottobre 1933, l'aumento dei viaggiatori fu del 17% in confronto del traffico normale e del 7,4% in confronto degli introiti normali. Se fosse possibile organizzare spesso e in tempi opportuni tali periodi di riduzioni straordinarie, il nostro turismo ne trarrebbe evidentemente enormi vantaggi. Ma sarà cosa possibile? Quanto fu fatto sinora dalle Ferrovie federali va considerato come un semplice esperimento: in ogni modo i risultati turistici si sono rilevati molto soddisfacenti, com'era da prevedere con sicurezza in base ai risultati ottenuti altrove. Il risultato finale dell'esperimento rimase tuttavia ancora assai incerto, atteso che se gli introiti subirono un aumento del 7% sugli incassi normali, per ottenere tale aumento fu necessario di aumentare in proporzione molto maggiore la frequenza delle corse. Il costo enorme della elettrificazione, eseguita nel periodo del maggiore rialzo dei prezzi, e il grave onere rappresentato da alcuni tronchi costruiti ancora al tempo della concorrenza tra le diverse società ferroviarie, e diventati dopo il riscatto praticamente inutili, gravando come pesi morti sull'amministrazione delle Ferrovie federali, rendono la situazione assai complessa. Per contraccolpo, i prezzi dei trasporti ferroviari svizzeri continuano a mantenersi fra i più alti di Europa. Questione estremamente delicata e di difficile soluzione per un paese che vede nel turismo la sua principale sorgente di utili.

Per il nostro Cantone, poi, la questione riveste un'importanza ancora maggiore che per le altre stazioni turistiche dell'interno della Svizzera. Il Ticino difatti, staccato com'è gran parte dell'anno dal traffico turistico-automobilistico, causa la barriera alpina, deve fare assegnamento quasi esclusivamente sulla ferrovia per il suo movimento di forestieri.

I prezzi eccessivi e la crisi economica generale contribuiscono ad aggravare per le nostre ferrovie la concorrenza dell'automobile, ogni anno più incalzante e più gravosa. Uno sguardo anche rapido alle cifre delle statistiche basta a mettere in evidenza la duplice pressione che grava sulle Ferrovie federali: l'enorme costo della rete (costruzione ed esercizio) e la concorrenza della strada. Per dare un'idea dei capitali investiti nelle nostre ferrovie, basta ricordare che nel 1913 le spese totali ammontavano a fr. 482.000 al chilometro e nel 1930, dopo l'elettrificazione della maggior parte delle linee, a fr. 850 mila al chilometro. L'investimento di capitali raggiunge la cifra di fr. 1.005.600 al km.: ora, dal confronto di questa cifra con quella dei capitali impiegati nelle ferrovie estere appaiono chiaramente la gravità della situazione e le difficoltà enormi che si oppongono ad una concorrenza del nostro turismo ferroviario col turismo ferroviario estero.

Dalla tabella seguente risulta chiara la differenza del costo chilometrico delle nostre ferrovie rispetto a quello di altre ferrovie estere.

	Capitali impiegati per Km.
Strade ferrate germaniche	Fr. 623 200, -
Strade ferrate federali austriache	» 612.900,—
Principali compagnie francesi	» 273.100,—
Ferrovie dello Stato Italiano	» 728.900,—
Principali compagnie inglesi	» 882.300,—
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE	» 1.005.600,—

In nessuna delle nazioni citate la cifra dei capitali investiti nelle strade ferrate raggiunge, nè si avvicina alla cifra corrispondente investita nelle ferrovie svizzere. (Cfr. Saizew, op. cit. p. 10 e seg.).

E' più difficile stabilire confronti e fornire dati esatti nel campo della concorrenza dell'automobile, poichè non si può evidentemente considerare ogni automobile in circolazione come una concorrente del treno, e la portata esatta della concorrenza è di difficile accertamento. Tuttavia le cifre che danno lo straordinario aumento degli autoveicoli, dimostrano come in ugual misura aumenti pure la concorrenza fra la strada e la ferrovia.

Gli effetti di questi agenti negativi sul movimento delle nostre strade ferrate, non hanno tardato a manifestarsi. Osserviamo solamente il movimento dei viaggiatori, che è il più interessante dal punto di vista turistico: dopo aver raggiunto un massimo al 1930 esso accusa ora una netta tendenza alla diminuzione, benchè siano posteriori al 1930 gli esperimenti di viaggi a prezzi ridotti e la introduzione di numerose facilitazioni che senza dubbio influenzarono favorevolmente le cifre riguardanti il numero dei viaggiatori trasportati.

Anno	Viaggiatori trasportati in 1000	Diminuzione	%
1930	127.911	—	= 100
1931	124.273	1,2 %	= 98,7
1932	116.864	8,6 %	= 91,3

Per le ferrovie a scartamento ridotto, tramvie, ecc., la concorrenza dell'automobile è stata più profondamente sentita. Le cifre che concernono il numero di persone trasportate su tutte le strade ferrate svizzere, segnano infatti, a partire dal 1930, una diminuzione generale. Facciamo seguire, a conferma, la tabella concernente la media dei posti disponibili per viaggiatori e quella dei posti occupati durante il periodo 1929-1932 (dati estratti da « Statistisches Jahrbuch der Schweiz » e « Schweizerische Eisenbahn-Statistik »); dalla tabella stessa risulta pure all'evidenza la costante diminuzione dell'utilizzazione della I e II cl.

di fronte all'aumento dell'utilizzazione della III, ciò che si traduce in una perdita di incassi, mentre la spesa d'esercizio rimane inalterata.

Anno	Viaggiatori di			Utilizzazione media dei posti
	I. classe %	II. classe %	III. classe %	
1929	0,3	4,2	88,6	30,9
1930	0,2	4,2	88,7	30,5
1931	0,2	4,0	89,0	29,4
1932	0,1	3,6	89,7	28,2

B. LE FERROVIE REGIONALI.

La distinzione fatta, parlando della funzione turistica della strada, tra vie di grande comunicazione e vie di integrazione e valorizzazione turistica si può benissimo applicare anche alla ferrovia. Le ferrovie regionali infatti, si possono paragonare per il loro ufficio, alle strade circolari che servono a mettere in comunicazione le varie località di un territorio non attraversato dalla via principale e a ricollegarle con quest'ultima.

Linee ferroviarie, dunque, d'interesse puramente locale, quanto al servizio svolto. Si viene così ad escludere ogni idea di concorrenza tra le ferrovie regionali e la ferrovia principale, di cui le prime devono anzi essere un valido complemento. La disgraziata esperienza della Mendrisio-Stabio, è una conferma di questo principio di collaborazione. I promotori di quella linea ferroviaria avevano sperato di poter avviare il traffico internazionale, almeno in parte, direttamente su Mendrisio, e di conferire in tal modo a detto borgo una nuova, considerevole importanza quale stazione ferroviaria di confine; era quindi con preciso proposito di concorrenza alla via di Chiasso che la Mendrisio-Stabio venne costruita. Il risultato si fu che la linea non ebbe nemmeno quattro anni di vita, e i sussidi concessi dal Cantone e dalla Confederazione, forse troppo affrettatamente, furono davvero denari gettati al vento. Simili esperienze, se non mancano di fruttare ricchi insegnamenti, si pagano però assai caro. La lunghezza totale della linea era di km. 36, di cui 5,148 su territorio svizzero. Il costo di costruzione fu, per la tratta svizzera, di Fr. 1.500.000. La Confederazione partecipò con un sussidio di Fr. 250.000, prelevati dal fondo destinato a combattere la disoccupazione: il Cantone Ticino contribuì con Fr. 830.000 in obbligazioni al 3,20% (realiz. 560.000). Iniziato nel giugno del 1924, l'esercizio della Mendrisio-Stabio doveva già essere sospeso nel 1928 per insufficienza di traffico. Durante quel breve periodo di attività, la trazione e l'esercizio vennero affidati alla Società Nord di Milano. La causa principale della cessazione fu, lo ripetiamo, l'idea di voler far concorrenza alla linea principale Milano-Chiasso. Appena codesta intenzione apparve manifesta, le Ferrovie italiane dello Stato, si rifiutarono di dirigere il traffico su la linea Stabio-Mendrisio, che vide in tal modo segnata la sua condanna.

Le ferrovie regionali possono, come dicemmo più sopra, essere paragonate alle strade circolari, e ne hanno le caratteristiche turistiche. Alcune di tali linee ferroviarie, non rivestono anzi importanza se non come mezzi di trasporto turistico. Pensiamo alla ferrovia a scartamento ridotto della Furka, alla Viège - Zermatt, definita l'« espresso dei ghiacciai » e collegata alla prima mediante un raccordo di 9 km. di lunghezza, alla ferrovia del Bernina, ecc. Queste linee sono state costruite appositamente per lo scalatore, per l'alpinista, per lo sciatore, per il turista in genere. Rispetto al traffico locale esse hanno un'esigua importanza. Accanto a queste strade ferrate, di tipo speciale, turistiche per eccellenza, tutte o quasi tutte le altre ferrovie regionali offrono o potrebbero portare interessanti contributi all'industria turistico-alberghiera. Senza dubbio, la concorrenza della automobile ha per le ferrovie regionali conseguenze più gravi e maggiori che non per ogni altro mezzo di trasporto. Come senza dubbio, in tesi generale, la importanza turistica delle ferrovie regionali, considerate quale mezzo di integrazione e di valorizzazione turistica, è di molto diminuita di fronte a quella della strada.

Al giorno d'oggi, qualunque turista preferirà noleggiare un'automobile o uno degli innumerevoli torpedoni che altrettante innumerevoli società mettono in circolazione per gite in comitiva. Il legame agli orari fissi, l'itinerario obbligato, la poca comodità, che è quasi generale nei vagoni delle ferrovie a scartamento ridotto, il minore contatto col paesaggio che si ha viaggiando in ferrovia, le numerose fermate che prolungano noiosamente il tragitto, sono tutti fattori che militano contro le ferrovie in favore dell'automobilismo. Ben pochi sono i turisti che usufruiscono delle nostre ferrovie regionali per visitare il paese. Questo fatto non avrebbe grandi conseguenze per il turismo, se alla diminuzione del traffico delle ferrovie regionali corrispondesse, per gli stessi territori, un aumento del traffico delle automobili; nessuna differenza praticamente se p. es. il turista andasse a Tesserete in automobile piuttosto che in ferrovia. La ferrovia ne avrebbe sola la peggio. Ma così non è. Da noi, infatti, l'avvento dell'automobilismo ha incanalato la maggior parte del traffico turistico lungo la linea nord-sud e sulla trasversale Locarno - Lugano. Le valli nostre splendide di sole, festose di colori, ricche di panorami bellissimi, sono ormai dimenticate od addirittura ignorate dai turisti. A Lugano e Locarno si vedono giornalmente molti avvisi d'itinerari per gite in autocarro al Lago di Como, nell'Engadina, nella Valtellina, a Milano, a Pavia, al Lago Maggiore, ecc. ecc.; ma ben raramente si vede un'invito per le valli ticinesi. Conseguenza forse, dovuta al cattivo stato in cui trovavansi, fino a qualche anno fa, la maggior parte delle nostre strade, e anche della poca, o nessuna iniziativa turistica dei vallerani non ancora emigrati!

Le nostre ferrovie regionali, o almeno la maggioranza di esse, non possono avere importanza per il grosso movimento turistico, ma bensì come fattori di espansione turistica del Cantone. La ferrovia del Gottardo attraversa semplicemente il paese e porta alle due stazioni di Locarno e di Lugano — punti squisitamente strategici dal punto di vista turistico — un intenso movimento di viaggiatori e una conseguente notevole prosperità. Le ferrovie regionali collegate a

questi centri potrebbero quindi contribuire in modo prezioso, alla creazione di nuove stazioni turistiche o di cura, quali linee di raccordo con la Ferrovia del Gottardo. Per quanto l'automobilismo possa svilupparsi, non potrà mai soppiantare completamente la ferrovia per le comunicazioni a grande distanza, e quindi per tutti i servizi postali, ecc. la ferrovia terrà per molti anni ancora il primato.

Ben altra importanza acquisterebbero le ferrovie regionali — il cui traffico si riduce ora al trasporto d'impiegati, operai e contadini, che quotidianamente si recano alla città a lavorare od a vendere — se oltre ad essere mezzi di trasporto per il traffico locale diventassero vere ramificazioni turistiche della linea principale e contribuissero a portare una corrente di nuova vita a tante nostre contrade che, degne di rivaleggiare con molte altre celebrate stazioni turistiche o di cura, sono ora costrette a lasciarsi dissanguare dalla emigrazione.

Concludendo, si può dire che per intanto l'importanza turistica delle nostre ferrovie regionali è assai limitata; il loro avvenire è direttamente legato ad un migliore sfruttamento del nostro patrimonio di bellezze naturali, tuttora in gran parte improduttivo. Esse sono validi mezzi per un migliore sfruttamento e quindi per un più razionale ed esteso sviluppo del nostro turismo. Onde la loro capacità di fattori di produzione della nostra industria turistico - alberghiera potrà un giorno rivelarsi veramente considerevole e provvidenziale.

Nel nostro Cantone il concetto delle ferrovie regionali, come maggiore incremento dello sviluppo paesano in relazione alla Ferrovia del Gottardo, era nato subito dopo l'apertura all'esercizio dei due tronchi Lugano - Chiasso e Biasca - Bellinzona - Locarno. Riconosciuto doveroso il concorso dello Stato al finanziamento delle singole opere progettate o da progettarsi, numerose furono le concessioni accordate dal nostro Cantone alla iniziativa privata dopo l'apertura del Gottardo.

Diamo per ordine cronologico l'elenco delle ferrovie concesse:

1) Ferrovia	Lugano-Ponte-Tresa-Fornasette (confine verso Luino) e Lugano (confine italiano) Valsolda	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1873-1874
2) Ferrovia	Airolo-Briga	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1886
3) „	Mendrisio-Stabio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1886
4) „	Lugano-Ponte Tresa	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1887
5) „	Lugano-Tesserete	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1897
6) Ferrovie	Locarnesi:										
	Locarno-Bignasco										
	Centovallina										1898
	Locarno-Valmara										
7) Ferrovia	Biasca-Acquarossa	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1899
8) „	Bellinzona-Mesocco	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1899
9) „	Lugano-Dino	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1904
10) „	Lugano-Pontecremenaga	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1908
11) „	Chiasso-Muggio	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1909

Tali concessioni non furono però tutte realizzate.

La ferrovia Lugano - Ponte Tresa - Fornasette (confine italiano lungo la Tresa) venne accordata con decreto federale 26 giugno 1874, ma non ebbe seguito. Nel 1884-85 fu costruita — per conto e cura di società italiana — la ferrovia a scartamento di un metro Ponte Tresa italiana - Luino, sulla riva sinistra della Tresa, tutta in territorio italiano. Diventò così inutile la costruzione del tronco Ponte Tresa - Fornasette, in territorio svizzero. La concessione comprendeva anche il tronco Lugano - Gandria, che non poté invece avere alcun seguito per difficoltà sorte in Italia per il tronco da costruirsi oltre confine.

La prima concessione per la ferrovia **Lugano Ponte Tresa** risale al 1885. La linea fu aperta all'esercizio nel 1912. La sua lunghezza è di km. 12,344; il costo di costruzione ammontò a Fr. 2.679.707 (compresi gl'impianti meccanici e le spese generali). Questa ferrovia influì fortemente sullo sviluppo del commercio di Lugano, unendo più intimamente la città a tutta la popolosa campagna luganese della valle del Vedeggio e del Malcantone e congiungendo inoltre direttamente quelle località con la Ferrovia del Gottardo alla stazione di Lugano.

Nel 1897 le Autorità federali diedero la concessione per la ferrovia elettrica **Lugano - Tesserete** in partenza dalla stazione della Ferrovia del Gottardo. A cagione di controversie i lavori furono iniziati solo nel 1907. La lunghezza della linea è di km. 7.981 a scartamento di m. 1 e le spese di costruzione ammontarono a Fr. 1.343.729. L'esercizio è attivo.

Il capitale investito è costituito come segue:

Azioni di I° grado		Fr. 600.000,—
» » II° »		Fr. 334.000,—
Totale capitale sociale		Fr. 934.000,—

Il capitale obbligazioni è attualmente ammortizzato a Fr. 75.000.

Lugano Cadro - Dino: L'atto di fondazione di questa ferrovia è del 1910. Il capitale investito è così costituito:

a) capitale di 1600 azioni di I° grado da Fr. 500.—	Fr. 800.000,—
» » 1260 azioni di II° grado da Fr. 500.—	Fr. 630.000,—
Totale capitale azioni	Fr. 1430.000,—

Il 14 ottobre 1922 il capitale azioni è stato ridotto del 40 %.

b) capitale obbligazioni di I° grado al 4 %	Fr. 1.000.000,—
» » » II° grado al 5 %	Fr. 500.000,—
Totale capitale obbligazioni	Fr. 1.500.000,—

Il capitale azioni ammonta attualmente a Fr. 1.397.000.

Nel 1932 il Comune di Lugano accordava alla Società Ferroviaria Lugano - Dino un sussidio di Fr. 43.000 onde permettere di eseguire i lavori di sottostruttura e posa del nuovo binario. Le condizioni di quella azienda, allora già molto critiche, peggiorarono così da ridurre la Società ad inoltrare al Tribunale Federale una domanda di concordato per conseguire un'ulteriore svalutazione del capitale - azioni, l'unificazione dei prestiti ip obbligazioni e loro riduzione, una even-

tuale riduzione dei crediti chirografari, l'emissione di azioni privilegiate con voto plurimo, da cedere ai creditori, in parziale risarcimento dei sacrifici cui dovessero sottostare. Fu inoltre avanzata la proposta di annullare il capitale azioni e di creare unicamente un capitale - obbligazioni.

Si fecero tentativi diversi per arrivare alla fusione delle due Società (Lugano Cadro - Dino e Lugano - Tesserete), ma senza nessun esito positivo. La causa principale del fallimento delle trattative va ricercata nella grande sproporzione esistente tra gli ammortamenti delle obbligazioni delle due aziende, sproporzione che avrebbe infatti gravato pesantemente sulla Lugano - Tesserete, la quale ha, in siffatte condizioni, tutto il vantaggio, a continuare separatamente l'esercizio.

Le Ferrovie Locarnesi di cui il defunto cons. naz. Francesco Balli, allora sindaco di Locarno, chiedeva la concessione nel 1898, comprendevano tre linee ben distinte: Locarno - Bignasco, Centovallina, Locarno - Valmara. La concessione venne accordata con decreto federale 1898, e rinnovata nel 1905 per la seconda e la terza, mentre che per la prima s'iniziarono i lavori in quello stesso anno.

La Locarno - Bignasco, aperta all'esercizio nel 1907, ha una lunghezza di km. 27.321. La spesa di costruzione ammontò a fr. 2.911.748 Lo scopo principale del concessionario era di dare una nuova vita alla valle che per le bellezze di cui è ricca, soprattutto nella parte alta, con il ghiacciaio del Basodino e i selvaggi passi verso la Valle Leventina — offre un notevolissimo interesse turistico. La limitata organizzazione, specie alberghiera, lascia ancora oggi la valle stessa quasi preclusa al turismo onde l'attività della ferrovia è limitata al piccolo traffico locale.

La Centovallina, di arditissima costruzione, si stacca a Ponte Brolla dalla Locarno-Bignasco e raggiunge a Camedo il confine italiano. Di là prosegue per la Valle Vigezzo (Italia), fino a raggiungere Domodossola e la ferrovia del Sempione. E' quindi una linea di carattere internazionale e di collegamento fra la linea del Gottardo e quella del Sempione. La sua lunghezza su territorio svizzero è di km. 15.898: il costo di costruzione importò fr. 5.487.059.—. Fu aperta all'esercizio solo nel 1923, i lavori essendo stati sospesi, in territorio italiano, durante il periodo della Grande Guerra. La frequenza dei viaggiatori, pur rimanendo sempre limitata, andò lentamente aumentando; nel 1932 furono trasportati 157.960 passeggeri. La necessità del duplice trasbordo a Locarno e a Domodossola, la duplice frontiera a Briga e a Camedo, sono seri ostacoli per lo sviluppo turistico della linea in questione, che pur potrebbe realmente aver una grande importanza per un diretto collegamento tra il Vallese, la Svizzera Romanda e il Ticino.

La terza linea della concessione, la **Locarno-Valmara**, doveva essere il prolungamento della Ferrovia del Gottardo al confine italiano. Il relativo progetto, studiato e discusso a più riprese, si urtò sempre contro le forti spese di costruzione, sia in territorio svizzero, sia in territorio italiano. La crescente riduzione del transito sulla ferrovia Bellinzona-Luino sconsigliò la realizzazione della Locarno-Valmara, che avrebbe poi dovuto proseguire su Intra-Pallanza-Ferrovia

del Sempione. Questo collegamento ferroviario, fra località di altissimo valore turistico, sarebbe un mezzo ideale di reciproca valorizzazione tanto per le stazioni svizzere quanto per quelle italiane. Postulato di antica data per il valico delle Alpi, esso assumerebbe oggi una tutt'altra ma non meno considerevole importanza, quale attivissima fonte di produzione turistica. Auguriamoci che le future condizioni commerciali internazionali abbiano a permettere la realizzazione di simile opera.

La Ferrovia Biasca - Acquarossa. Nel 1899 un Comitato internazionale per la Ferrovia del Lucomagno, inoltrava domanda di concessione per una ferrovia a scartamento normale da Biasca ad Olivone e alla Valle del Reno anteriore. Sorgeva così la questione di un nuovo valico alpino detto « Valico della Greina ». Il Consiglio federale osservava che il momento non era opportuno per un simile problema, e proponeva la limitazione alla sola Valle di Blenio. Su questa base la concessione venne accordata e rinnovata nel 1905. I lavori per il primo tronco Biasca-Acquarossa si iniziarono nel 1907, e la nuova linea fu aperta all'esercizio nel 1911. La sua lunghezza è di km. 14.349. Il costo di costruzione ammontò a fr. 1.989.955. Il sopraggiungere della Grande Guerra, dopo soli quattro anni di esercizio, fece naufragare le speranze di una rinascita economica della Valle di Blenio — largamente tributaria dell'emigrazione — e della esecuzione del tronco Acquarossa-Olivone. Speranze in un avvenire turistico che ben giustificano la magnificenza della natura e la purezza del cielo della « Valle del Sole ». Oggi le possibilità turistiche di questa bella plaga del nostro Cantone sembrano dimenticate, e la ferrovia serve a portare lontano dal paese le migliori forze...

La Bellinzona - Mesocco venne concessa con decreto federale 9 dicembre 1899 ad un gruppo di privati della Valle Mesolcina. Passò in seguito a una società per azioni, che iniziò i lavori di costruzione della linea nel 1905. Tre anni dopo, nell'agosto 1908, si apriva all'esercizio. La lunghezza di quella strada ferrata è di km. 31.519, dei quali km. 6.918 in territorio ticinese. Il costo della costruzione ammontò a fr. 2.224.000. A sopportare la spesa contribuirono i Cantoni Grigioni e Ticino mediante sussidi e la città di Bellinzona con un contributo di fr. 100.000. La Bellinzona - Mesocco mette in comunicazione la Valle Mesolcina con Bellinzona e si collega con la Ferrovia del Gottardo alla stazione di Castione, dove avviene il principale trasbordo delle merci e dei prodotti della Valle (in ispecial modo legname). Essa influì moltissimo sullo sviluppo dei centri maggiori della Valle e soprattutto su quello della stazione climatica del San Bernardino, ben frequentata durante la stagione estiva.

Nel 1900, subito dopo le concessioni delle Ferrovie Locarnesi e della Bellinzona-Mesocco, fu pure esaminata la eventualità di una congiunzione Locarno-Bellinzona, e quindi di una comunicazione fra le zone turistiche dei Grigioni, di Locarno e del Lago Maggiore. Ci si avvicinava così al concetto della attuazione del primo progetto di valico alpino dal Piemonte e da Genova al lago di Costanza, ossia un collegamento transalpino tra la Svizzera orientale e la Germania del Sud a traverso il San Bernardino. Se fosse stato concretato, esso

avrebbe di certo largamente favorito le comunicazioni turistico-commerciali fra i Grigioni, il Ticino e il Lago Maggiore. Ferrovia che, completata con la Centovallina, avrebbe messo in direttissima comunicazione i Ct. Grigioni con la Svizzera romanda a traverso il Ticino. L'importanza di simile collegamento, tra le regioni di maggior interesse turistico della Svizzera, per il turismo nazionale in genere e per quello ticinese in specie, è tanto evidente che non occorre sottolinearla. L'idea però si urtò a difficoltà di varia natura e fu soprattutto compromessa dalla ingente spesa che l'opera avrebbe richiesto. La costruzione della linea Coira-Andermatt-Briga, che taglia fuori dal traffico turistico il Cantone Ticino, fece riaccendere più appassionate che mai le discussioni sulla ferrovia Bellinzona-Mesocco-San Bernardino-Tosanna-St. Moritz. Negli ultimi tempi la questione ha tuttavia perduto gran parte della sua attualità, raffrontata alle possibilità di migliorie e trasformazioni stradali, con o senza galleria a traverso il San Bernardino. Rimane ciò malgrado una questione viva, coinvolgente interessi intercantionali, problemi tecnici e difficoltà finanziarie, che le generali condizioni del presente non lasceranno risolvere tanto presto, ma che rimarrà fra i problemi di futura soluzione.

Rientrerebbero ancora nella categoria delle ferrovie regionali le **Tranvie**, ma il loro valore dal punto di vista turistico non è molto considerevole. Esse hanno certamente una notevole influenza sullo sviluppo edilizio e commerciale dei nostri centri, e interessano quindi per contraccolpo anche il turismo, che è la parte essenziale della vita economica delle nostre principali città. In se stesse, però, le tranvie cadono nel novero dei trasporti urbani ordinari, come la carrozza a cavalli o il taxi automobile; non presentano dunque carattere di speciale interesse turistico, a differenza delle ferrovie regionali che abbiamo ricordato le quali sono dei fattori di grande capacità produttiva per l'industria turistico-alberghiera.

Prima di terminare questo cenno sulle nostre ferrovie regionali vogliamo riassumere in tabelle i dati più interessanti che vi si riferiscono.

I. MOVIMENTO DEL TRAFFICO IN GENERALE.

L I N E A	Movimento viaggiatori			Merci in tonnellate		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932
a) Bellinzona-Mesocco . .	312.434	305.058	298.973	16.009	11.898	12.171
b) Biasca-Acquarossa . .	?	?	103.222	?	?	5,644
c) Locarno-Camedo . . .	165.044	169.990	157.960	1.853	1.657	1.510
d) Locarno-Bignasco . .	108.471	106.565	105.585	19.997	21.219	15.946
e) Lugano-Cadro-Dino . .	460.272	451.793	435.509	673	522	497
f) Lugano-Ponte Tresa . .	479.246	454.130	421.662	2.455	2.656	3.397
g) Lugano-Tesserete . .	276.836	280.077	254.678	1.638	1.590	1.439

II. INCASSI D'ESERCIZIO.

VIAGGIATORI			merci, animali, bagagli, posta, ecc.		
1930	1931	1932	1930	1931	1932
a) 143.293	137.784	140.930	107.095	96.450	87.428
b) 84.197	77.108	71.899	65.076	60.529	62.850
c) 252.821	243.879	201.940	42.231	29.135	22.701
d) 125.187	119.110	111.725	87.388	84.140	70.332
e) 115.548	113.798	106.650	8.726	7.618	7.420
f) 263.889	244.713	220.404	43.979	40.401	38.062
g) 138.917	134.366	123.598	13.163	12.998	12.784

III. MOVIMENTO E SPESE D'ESERCIZIO.

Totali incassi d'esercizio e diversi (in Fr.)			Totale e spese d'esercizio (in Fr.)		
1930	1931	1932	1930	1931	1932
a) 304.595	284.529	272.910	236.897	239.511	343.884
b) 149.273	137.637	134.749	95.508	93.563	82.278
c) 294.402	273.015	224.654	195.668	183.925	186.354
d) 210.506	203.252	182.058	174.012	170.098	167.816
e) 126.302	123.075	115.599	107.046	105.022	111.131
f) 310.596	290.087	262.933	221.850	194.308	175.623
g) 154.572	149.582	138.323	92.023	126.672	98.746

Eccedenza degli incassi d'esercizio.

	1930	1931	1932
a)	65.698	45.018	29.026
b)	53.765	44.074	47.471
c)	98.734	89.090	38.400
d)	36.494	33.154	14.242
e)	19.256	18.063	4.468
f)	88.746	95.779	87.310
g)	62.549	22.910	39.577

C. LE FUNICOLARI.

Le funicolari sono il mezzo di trasporto turistico per eccellenza, non per la importanza del traffico effettuato — che in ogni caso non può mai essere paragonato a quella delle ferrovie — ma per il carattere stesso che le distingue dagli altri mezzi di trasporto. La maggior parte delle funicolari (e, per semplicità di termini, intendiamo indicare con questa denominazione tutte le vie di

comunicazione a pendenze elevatissime, quindi anche le filovie e le ferrovie ad ingranaggio) hanno la loro ragione di esistenza unicamente nel turismo. Esse rientrano per lo più nella categoria dei mezzi di integrazione e valorizzazione turistica, ne sono anzi il prototipo. L'esempio più recente e forse più perfetto di simile carattere delle funicolari è fornito dalla Parsennbahn, che accrebbe del 50% almeno l'interesse turistico, per altro già grandissimo, di Davos. Esistono anche funicolari che hanno ufficio di mezzi ordinari di trasporto e determinano così un traffico che interessa due direzioni, mentre nelle funicolari di carattere turistico l'interesse del traffico è, nella maggior parte dei casi, limitato ad una direzione: la stazione di partenza. Ne esistano pure di quelle che hanno ufficio di vero mezzo di comunicazione verso una stazione turistica — esempio la funicolare ad ingranaggio Stans-Engelberg. Esse rivestono allora una importanza particolare e non sono certamente da considerarsi quali mezzi di integrazione, bensì quali fattori primi e indispensabili.

In questa categoria si dovrebbe comprendere anche la nostra funicolare del Ritom, che serve una plaga meravigliosamente adatta agli sports invernali, ma quasi ignorata dalla maggior parte dei Ticinesi stessi.

Si possono dunque dividere le funicolari in tre categorie, a seconda della loro importanza dal punto di vista turistico, e cioè:

- a)** mezzi di trasporto ordinario (es. Lugano-Stazione);
- b)** mezzi di comunicazione principale (es. Piotta - Ritom);
- c)** mezzi di integrazione e valorizzazione turistica.

La prima categoria non interessa particolarmente il turismo o perlomeno lo interessa soltanto nella stessa misura degli altri mezzi di trasporto urbani (tranvie, taxi, ecc.). La caratteristica di questa categoria, in confronto delle altre due, sta nella regolarità del suo traffico durante tutto l'anno. L'assenza quasi completa di concorrenza da parte di altri mezzi di trasporto — dato il carattere particolare delle funicolari —, unita alla regolarità del traffico, sono due fattori che spiegano la maggiore prosperità di cui simili imprese godono ancora oggi, malgrado la crisi generale che pesa tanto duramente sulle attività economiche e industriali in genere. La funicolare Lugano-Stazione F. F., è infatti l'unica impresa del genere che diede negli ultimi anni un aumento di introiti (1932, fr. 129.719; 1933, fr. 132.097).

Assai più interessanti sono, dal punto di vista turistico, le due categorie citate sub **b** e **c**. Come abbiamo detto, esse hanno un movimento assai irregolare; intenso durante qualche mese, ridotto in altri, addirittura nullo in certi periodi dell'anno. Lavorano cioè secondo la « stagione »: cosa naturale, data la intima relazione esistente fra loro e il movimento turistico. Dalla tabella che segue, comprendente il periodo 1928 - 1933, risulta in modo assai chiaro la continua fluttuazione del movimento dei trasporti da mese a mese. Le punte sono, in generale, nei mesi di giugno e settembre, e corrispondono precisamente alle stagioni di più intenso traffico turistico. Le cifre si riferiscono alla funicolare del San Salvatore e furono calcolate in base ai dati gentilmente fornitici dalla Direzione di quella impresa. Abbiamo preso per base la « punta » dell'anno 1928, che corrispondeva al mese di aprile.

ANNO	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
1928	—	—	32,2	10,0	85,9	62,1	57,5	76,1	82,6	65,5	11,3	4,7
1929	—	—	45,1	79,9	97,5	66,9	127,0	84,6	95,0	54,4	10,4	4,7
1930	—	—	32,2	86,1	86,7	122,5	71,6	86,2	118,9	71,9	13,3	6,05
1931	—	—	24,2	80,5	104,5	111,4	48,1	63,8	121,7	63,3	5,5	3,3
1932	—	—	22,8	38,6	87,4	110,2	50,3	63,3	71,3	51,9	10,3	—
1933	—	—	15,3	63,2	55,6	48,9	35,7	61,5	55,1	57,6	9,7	—

Data la loro diretta dipendenza dal turismo, le cifre suesposte possono offrire una idea approssimativa del movimento generale dei forestieri durante questi ultimi anni. I grandi sbalzi che si notano da un anno all'altro, per lo più sono dovuti a cause meteorologiche e per quanto riguarda i mesi di marzo, aprile, maggio, alla data in cui cade la Pasqua. Praticamente al sicuro dalla concorrenza dell'automobile, le funicolari risentono invece della crisi generale assai più che le ferrovie. Le spese di manutenzione e le spese generali sono invero elevatissime; il traffico, come lo abbiamo dimostrato, assai irregolare. Di conseguenza, i prezzi delle corse devono per forza essere tenuti piuttosto elevati, rendendo così le imprese stesse particolarmente sensibili alla crisi. L'intensissima opera di propaganda turistica fatta dall'Italia negli ultimi anni ha pure molto influito sul nostro movimento generale dei forestieri. Tutto ciò ha contribuito a rendere la posizione delle funicolari assai difficile. Malgrado le rilevanti riduzioni delle tariffe, il traffico è dovunque in diminuzione, come appare dalle sottoesposte cifre, calcolate esse pure in base ai dati fornitici direttamente dalle Amministrazioni delle tre principali imprese di trasporto per funicolare del Cantone Ticino. Abbiamo preso per base i dati riferentisi ai viaggiatori trasportati nel 1928.

Funicolari.

A n n o	Madonna del Sasso	San Salvatore	Monte Brè
1928	100	100	100
1929	100,2	114,8	97,1
1930	102,4	120,1	96,9
1931	93,3	108,2	95,3
1932	84,9	88,4	87,09
1933	80,3	69,7	79,9

Premesso quanto sopra, vogliamo ora passare rapidamente in rivista le nostre funicolari turistiche. Esse sono:

- Locarno - Madonna del Sasso
- Lugano - Monte Brè
- Lugano - San Salvatore
- Capolago - Monte Generoso
- Piotta - Lago Ritom

Locarno - Madonna del Sasso. — Con decreto federale 15 ottobre 1897 veniva fatto ai signori Muschietti, Varenna e Rigola in Locarno la concessione di una funicolare tra Locarno e la Madonna del Sasso. Essa fu rinnovata nel 1900 e con decreto federale 1905 fu trasferita alla attuale S. A. della funicolare; tale concessione entrò in vigore il 1° gennaio 1906. Il 1° marzo dello stesso anno avveniva l'apertura dell'esercizio. La linea ha una lunghezza di 811 metri e una pendenza media del 21,9%. Il dislivello tra le stazioni estreme è di m. 173. Il costo della costruzione fu di fr. 547.800. Nonostante il buon mercato della mano d'opera e del materiale, le spese d'impianto riuscirono elevate proporzionatamente a quelle di altre linee di lunghezza pressochè uguale; ciò proviene dalle numerose opere murarie rese necessarie dalle sfavorevoli condizioni del terreno, opere che, d'altra parte, aggiungono interesse notevole alla linea.

La funicolare Locarno-Madonna del Sasso ha avuto una parte di primaria importanza nello sviluppo turistico di Locarno; si può dire che il romantico Santuario della Madonna del Sasso, con l'impareggiabile paesaggio che si stende ai suoi piedi, gode fama europea.

Il servizio è molto attivo, sebbene negli ultimi anni abbia risentito del malessere generale. Le spese medie di esercizio si elevano a circa 49.500 franchi all'anno, con una media di 19.000 corse. I capitali investiti comprendono fr. 400.000 in azioni e fr. 265.000 in obbligazioni. Il movimento dei viaggiatori dal 1928 al 1933 è stato il seguente:

1928	393.000	viaggiatori	1931	366.000	viaggiatori
1929	394.000	»	1932	333.000	»
1930	401.000	»	1933	321.000	»

Questa funicolare è un tipico esempio di mezzo di valorizzazione turistica.

Lugano - Monte Brè. — La concessione per quella funicolare veniva ottenuta il 31 marzo 1905 dal sig. ing. Strub e consorte. Con decreto federale del 19 dicembre 1905 era trasferita al sig. Brinkmann, e nel 1907 alla Società Bancaria in Lugano. In seguito, e precisamente il 22 giugno 1907, veniva costituita la S. A. Funicolare Cassarate-Monte Brè. La costruzione fu effettuata in due tronchi: Cassarate-Suvigliana e Suvigliana-Cima del Brè. La lunghezza totale della linea è di circa m. 1250. Le quote altimetriche delle stazioni della funicolare sono le seguenti:

Cassarate	.	.	.	.	.	.	288,95	} dislivello m. 630,44
Suvigliana	.	.	.	.	.	.	384,66	
Monte Brè	.	.	.	.	.	.	919,39	

lunghezza della linea metri 1496 con una pendenza media del 55,9%.

La ferrovia Lugano-Monte Brè, come quella del San Salvatore e del Genesio, ha carattere essenzialmente turistico, e le sue condizioni dipendono direttamente dalle condizioni dell'industria dei forestieri della città di Lugano. Queste linee sono ormai così note, che nella mente di ogni turista si associano all'immagine del famoso golfo del Ceresio, e quasi vi fanno cornice. Sarebbe pertanto ozioso voler insistere sull'importanza di quei potenti mezzi di valoriz-

zazione o di integrazione rispetto al movimento turistico di Lugano. Ci limiteremo quindi ad alcune notizie generali, che serviranno a completare questa rapida rassegna dei nostri mezzi di produzione e di valorizzazione turistica. Le tabelle riassuntive che facciamo seguire per ciascuna linea sono state compilate in base ai dati che le lod. Direzioni delle singole imprese hanno cortesemente messo a nostra disposizione.

Costo di costruzione, Capitali investiti — Fr. 1.000.000.—

Anno	Spese di esercizio manutenzione	Movimento introiti	Corse effettuate	Biglietti venduti	Persone trasportate
	Fr.	Fr.	No.	No.	No.
1928	71.481,79	152.009,45	36,134	119.625	314.422
1929	78.249,01	145.113,40	35,720	114.095	305.425
1930	79.159,03	137.357,31	35,855	114.311	304.857
1931	80.776,45	126.129,36	36,931	116.763	299.740
1932	82.514,60	102.265,65	38,094	105.961	274.843
1933	73.678,12	92,570,14	38,292	96.170	251.367

Lugano - San Salvatore — Fu concessa il 10 agosto 1885 come ferrovia a dentiera in partenza da Lugano; nel 1887 detta concessione fu modificata nel senso che si sarebbe costruita una tranvia fra Lugano ed il Paradiso e una funicolare dal Paradiso alla cima del monte. La concessione della tranvia non ebbe, in allora, seguito, mentre la funicolare veniva aperta all'esercizio il 27 marzo 1890. Essa ha una lunghezza di 1507 m. La stazione di Paradiso trovasi alla quota di 282,30 m. s. m, quella del San Salvatore a m. 884,87 (la vetta del San Salvatore è alla quota di 915,49). Il servizio è assicurato a mezzo di due vetture, capaci ciascuna di 32 persone, le quali eseguiscano un saliscendi mediante una fune metallica lunga poco meno di 1700 m. La durata della corsa è di circa 30 minuti, tanto per la salita quanto per la discesa. Il costo della costruzione fu di fr. 589.417. L'esercizio della linea è ora gerito dalla « S. A. Ferrovia Funicolare Lugano-Monte San Salvatore » (capitale azioni fr. 600.000).

Capitali investiti: Fr. 600.000. —

Conto costruzioni: Fr. 704.000. —

Spese d'esercizio:

I ^a	decade (1890-1899)	media	Fr. 24.930,—
II ^a	» (1900-1909)	»	» 35.439,—
III ^a	» (1910-1919)	»	» 43.224,—
IV ^a	» (1920-1929)	»	» 67.752,—
	(anni 1930-31-32-33)	,	81.938,—

Anno	Spese di esercizio e manutenzione media	Movimento introiti	Treni eseguiti	Persone trasportate
	Fr.	Totale Fr.	Totale No.	Totale (salita e discesa) No.
1928	67.752,—	164.863,22	7.438	107.489
1929	67.752,—	178.903,33	7.966	123.363
1930	81.938,—	171.990,55	7.974	129.313
1931	81.938,—	147.432,07	7.454	116.396
1932	81.938,—	108.018,25	6.786	94.044
1933	81.938,—	80.979,97	6.184	74.901

Nel 1935 le tariffe furono ridotte del 20%.

Funicolare del Monte Generoso. — Nel 1874 una società internazionale chiedeva e otteneva la concessione di ferrovia a dentiera dalla stazione di Mendrisio (linea del Gottardo) alla cima del Monte Generoso. Concessione che venne sostituita da un'altra (nel maggio 1886) per ferrovia sistema Abt, pure a dentiera, in partenza dalla stazione di Capolago. La linea fu aperta all'esercizio il 5 giugno 1890. Ha una lunghezza di km. 9,031; uno scartamento di m. 0,80; pendenza del 22%. Il cattivo risultato finanziario obbligò alla liquidazione giudiziaria della Società (1893); nell'asta pubblica tutti i beni vennero aggiudicati per la somma di Fr. 368.658. al Dr. Carlo Pasta, proprietario dell'albergo che già esisteva al Generoso. Il Dr. Pasta otteneva nell'anno successivo il trasferimento della concessione.

Nel 1891 egli aveva ottenuta la concessione di costruire una tranvia a trazione animale dal suo albergo alla stazione di Bella Vista (m. 540) a traverso gli splendidi boschi di faggio di sua proprietà. Il Dr. Carlo Pasta dev'essere ricordato per il suo forte spirito di intraprendenza e per il suo coraggio. Prima ancora dell'apertura della linea del Gottardo, egli iniziava difatti la costruzione del suo albergo e organizzava l'accesso dei forestieri a mezzo di cavalcature e di lettighe. Mente chiara e forte, prevede il bene e l'utile che poteva derivare dalla messa in valore dello splendido panorama che si gode dal Monte Generoso e che il turista vede svolgersi come un quadro magico; visione incantevole e maestosa dal Monviso al Basodino, al Monte Rosa, all'Adula, al Bernina ed a sud giù fino alle terre lombarde e piemontesi, da Torino a Milano e Novara con gli Appennini Liguri all'estremo orizzonte. Egli seppe opporre agli scettici la sua ferrea energia e la sua fede nell'avvenire; da solo iniziò e compl'opera. Il Dr. Carlo Pasta fu il vero pioniere del nostro turismo.

Nel 1909 il complesso della linea passò alla S. A. del Monte Generoso, la quale nell'aprile del 1914 cadde in liquidazione forzata. Nel 1916 l'esercizio passò alla Nuova S. A. del Monte Generoso; il valore nominale delle azioni venne ridotto nel 1920 da Fr. 500, a Fr. 250.

CAPITOLO III°

La navigazione turistica.

Il turismo nautico è una delle realizzazioni caratteristiche del secolo in cui viviamo: ha progredito di pari passo con la navigazione a vapore e a motore.

Dalla navigazione, con piccole imbarcazioni a vela o munite di motore alle grandi crociere intorno al mondo a bordo di lussuose città galleggianti, il turismo che si svolge sul liquido elemento offre tutta una particolare gamma di gradazioni che si prestano ai gusti più svariati ed a qualsiasi possibilità finanziaria.

Il modesto campeggio nautico dei giorni festivi fatto con una canoa, una iole o altro tipo di imbarcazione, munita o meno di motore fuori bordo, costituisce la forma più elementare del turismo nautico. Ma il sostare invece senza la preoccupazione di itinerari determinati o di limiti di tempo prestabiliti, in porti o rade di una regione, fermandovisi a seconda dell'importanza della zona da visitare, della bellezza della località o delle risorse ospitali che offre, è dato soltanto e consentito a chi può fare dello « yachting » vero e proprio. A soddisfare le moderne esigenze del viaggiatore che desideri passare le sue vacanze alla ricerca di nuove e rapide sensazioni per i mari del mondo, tre forme pratiche di turismo nautico si offrono:

a) L'imbarco su qualche nave da carico che abbia modesti adattamenti per pochi passeggeri senza eccessive pretese.

b) L'imbarco su qualche unità di tipo misto addetta ad una linea postale, e perciò con itinerari ben precisi, che si prestano facilmente a scelta, conforme alle disponibilità di tempo e di spesa e alle preferenze del turista.

c) L'imbarco su qualche nave da passeggeri destinata a una crociera turistica, che si può ormai considerare come il mezzo più richiesto e più comune per coloro che desiderano trascorrere qualche tempo in villeggiatura nautica.

Entro le debite proporzioni la navigazione turistica lacuale cade nell'ambito di quest'ultima categoria. In tal caso non si potrà certo parlare di una vera e propria villeggiatura nautica, ma di escursioni pure e semplici. A differenza del turismo nautico marino, le crociere sui laghi non possono, per ovvie ragioni, essere fine a sè stesse. Se le forme elementari di turismo nautico riescono a raggiungere sui laghi un grande sviluppo (campeggi, ecc.), le forme più imponenti, caratteristiche, della navigazione marina non solo non hanno modo di svilupparsi, ma nemmeno di nascervi.

La funzione, della navigazione sui laghi è quindi, rispetto al turismo, quella di mezzo di valorizzazione; il suo interesse dipende in via diretta dalla stazione, o dalle stazioni che serve. Reciprocamente l'interesse di queste stazioni si troverà aumentato quanto maggiori saranno le possibilità di gite, di svaghi, di crociere in miniatura, ecc. offerte da un servizio di navigazione bene organizzato e diretto con genialità e spirito di iniziativa.

Esaminata dal punto di vista turistico, la navigazione lacuale presenta dunque le medesime caratteristiche e il medesimo interesse dei mezzi di integrazione e di valorizzazione dell'industria turistico-alberghiera (strade circolari, turistiche, funicolare, ferrovie a cremagliera, ecc.), caratteristiche che abbiamo esaminate in precedenza e che sarebbe ozioso ripetere.

Nel Cantone Ticino la sovraccennata funzione turistica è adempiuta in primo luogo dalle società di navigazione sui laghi. La maggior parte dell'attività di queste imprese è tanto legata al turismo che esse già hanno duramente sentito la contrazione subita dal movimento dei forestieri negli ultimi anni. Diamo a titolo di esempio lo specchio comparativo del movimento della Società di **Navigazione del Lago di Lugano** per gli anni 1930 - 1933 (specchio desunto dai Rapporti e Resoconti annuali gentilmente trasmessici dalla Direzione della precitata Società).

	1930	1931	1932	1934
Viaggiatori trasportati .	580.934, —	511.122, —	437.462, —	428.584, —
Km. effettivi di percorso	180.318, —	170.785, —	156.290, —	157.153, —
Introiti	648.398, —	550.454, —	417.096, —	390.312, —
Spese	531.629, —	491.769, —	386.627, —	361.233, —

Naturalmente, le società di navigazione assolvono anche il compito di stabilire comunicazioni regolari per via d'acqua tra i numerosi paesi, e borghi situati sulle sponde dei laghi, ma è un'attività di secondaria importanza, che non basterebbe certo a tenerle in vita, data anche la sempre crescente concorrenza dell'automobile che si fa sentire di anno in anno con maggiore durezza.

Come risulta dalla tabella qui sopra, il rallentamento del traffico sui laghi, è assai sensibile e le cause dello stesso sono da ricercarsi nella crisi generale e più specialmente nel ristagno che essa produce nel movimento dei forestieri; altra causa, ripetiamo, è la concorrenza dell'automobile. La contrazione del movimento turistico si rivela specialmente dagli introiti ricavati dalla I. classe dei battelli (classe di turisti per eccellenza) il cui contingente è diminuito sul Lago di Lugano del 47,68 % dal 1931 al 1932.

E' assai interessante esaminare l'attività delle società di navigazione durante i vari mesi dell'anno. Prendiamo ad es. l'anno 1930 (Società di Navigazione del Lago di Lugano).

RISULTATI MENSILI DELL'ESERCIZIO 1930.

M e s e	Percorso	Viaggiatori trasportati	Introiti totali	Spese totali
	Km.	No.	Fr.	Fr.
Gennaio	7.440	18.679	16.300,—	39.308,—
Febbraio	6.744	17.634	14.503,—	36.653,—
Marzo	8.768	27.894	23.905,—	41.119,—
Aprile	20.179	67.500	77.231,—	53.684,—
Maggio	22.213	67.239	74.960,—	52.986,—
Giugno	21.379	76.838	70.669,—	49.847,—
Luglio	20.214	57.373	62.201,—	46.722,—
Agosto	20.964	76.750	91.594,—	48.272,—
Settembre	21.240	79.541	91.316,—	44.256,—
Ottobre	16.047	53.570	83.137,—	42.921,—
Novembre	7.752	19.655	21.747,—	38.017,—
Dicembre	7.378	18.261	20.728,—	37.839,—

Da queste cifre si possono dedurre alcune constatazioni istruttive. Si vede innanzitutto che la percorrenza chilometrica richiesta dal traffico extra-turistico, vale a dire dal semplice servizio di cabotaggio tra i paesi posti sulle sponde del lago, è rappresentata dalle cifre corrispondenti ai mesi di fine di autunno, principio di primavera e inverno, epoche nelle quali l'attività turistica è pressochè nulla. Tale percorrenza si aggira tra i 6.500 ed i 9.000 chilometri (anche per gli altri anni le tabelle riportano cifre analoghe) cifre che l'inizio del traffico turistico aumenta di più del doppio. La stretta dipendenza del turismo delle imprese di navigazione sui nostri laghi risulta anche più chiaramente dalla tabella che segue, dedotta essa pure dai Rapporti e Resoconti annuali della Società di Navigazione del Lago di Lugano. Non fu possibile procurarci dati sufficientemente completi sulle Società del Lago Maggiore di modo che per la compilazione delle tabelle che seguono ci siamo riferiti unicamente ai dati per il Lago di Lugano.

M e s e	Introiti per km.	Spese km.	E c c e d e n z e	
			Introiti	S p e s e
Gennaio	2,19	5,28		23.007,85
Febbraio	2,15	5,43		22.213,97
Marzo	2,73	4,69		17.213,97
Aprile	3,83	2,66	23.547,32	
Maggio	3,37	2,38	21.973,81	
Giugno	3,31	2,33	20.922,34	
Luglio	3,08	2,31	15.479,62	
Agosto	4,37	2,30	43.321,66	
Settembre	4,30	2,08	47.060,78	
Ottobre	5,18	2,67	40.216,02	
Novembre	2,80	4,90		16.270,15
Dicembre	2,80	5,12		17.111,03

Abbiamo utilizzato soltanto le cifre riguardanti l'anno 1930, per gli altri anni il fenomeno è identico. Difatti se prendiamo il periodo 1928 - 1930, vediamo che le eccedenze di spese e le eccedenze di introiti cadono sempre sugli stessi periodi dell'anno e precisamente sulle stagioni turistiche.

SPECCHIO COMPARATIVO

A N N O

M e s e	1 9 2 8		1 9 2 9		1 9 3 0	
	ECCEDENZA		ECCEDENZA		ECCEDENZA	
	Introiti	Spese	Introiti	Spese	Introiti	Spese
Gennaio		19.038,—		30.608,—		23.007,—
Febbraio		19.222,—		31.828,—		22.149,—
Marzo		1.313,—		7.831,—		17.213,—
Aprile	43.888,—		11.816,—		23.547,—	
Maggio	31.960,—		32.999,—		21.973,—	
Giugno	13.182,—		19.509,—		20.922,—	
Luglio	33.208,—		29.263,—		15.479,—	
Agosto	30.418,—		43.485,—		43.321,—	
Settembre	42.093,—		43.176,—		47.060,—	
Ottobre	47.928,—		40.919,—		40.216,—	
Novembre		23.209,—		18.550,—		16.270,—
Dicembre		24.657,—		16.188,—		17.111,—

Le principali imprese di trasporti turistici sui nostri laghi sono le due Società di Navigazione: quella del Lago Maggiore, italiana, con sede ad Arona, e quella del Lago di Lugano, con sede in Lugano. Queste Società esistono sin dalla metà del secolo scorso.

Accanto a dette imprese, esiste tutta una serie di imprese minori, che vivono esclusivamente del movimento turistico e alcune delle quali hanno un'importanza notevole.

Con l'organizzazione di battelli speciali a prezzi ridotti, con l'effettuazione di « giri di lago », vere crociere di piacere in miniatura, le imprese di navigazione concorrono in misura non piccola ad accrescere le attrattive dei nostri laghi, sia direttamente, appunto mediante l'istituzione di diporti turistici, sia indirettamente, animando in simpatica guisa le sponde e i golfi meravigliosi dei laghi stessi.

Senza entrare in maggiori particolari, crediamo di aver dato in questo brevissimo Capitolo un'idea abbastanza chiara del carattere eminentemente turistico della navigazione sui nostri laghi e della sua importanza in confronto della nostra industria turistico-alberghiera, importanza che era non solo doveroso ma necessario ricordare e far rilevare onde presentare al lettore un quadro generale sufficientemente compiuto delle nostre vie di comunicazione e dei nostri mezzi di trasporto in relazione al turismo.

Nota. - La navigazione sul *bacino svizzero del Lago Maggiore* fu assunta nel 1924 dalla Società Ferrovie Regionali Ticinesi, con mezzi messi a disposizione dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, concessionaria della navigazione sul Lago di Locarno nelle acque italiane. In seguito alla entrata in vigore della convenzione internazionale (Svizzera - Italia) relativa alla detta navigazione, l'esercizio nel bacino svizzero deve essere regolarizzato mediante concessione federale svizzera: concessione per la quale ancora pendono trattative tra la Società Ferrovie Regionali Ticinesi e l'Autorità Federale.

Non potremmo trovare dati esatti sulla importanza del traffico viaggiatori e merci concernenti il bacino svizzero. Una contrazione generale del movimento di trasporto si manifesta ed è dovuta alle attuali precarie condizioni economiche generali, alla concorrenza di altra società che esercita la sua attività nel bacino svizzero con autonatanti propri, ed alla assai sensibile concorrenza della autocorriera Locarno - Brissago - Pallanza. Dal quadro seguente risultano gli incassi e le spese (in Fr. svizzeri):

A n n o	I N T R O I T I	S P E S E	D I F F E R E N Z A
1930	158.648,40	130.508,45	28.139,95
1931	158.106,96	127.850,04	30 256,72
1932	144.933,71	116.474,43	28.459,28
1933	126.633,14	114.773,61	11.859,53

Appare evidente la continua contrazione del traffico dopo il 1930.

A giusta ragione il Consiglio di Amministrazione nel suo rapporto per il decorso anno 1933 osserva: « . . . siamo ormai al limite delle riduzioni (delle spese) « se non si vuol giungere a diminuire le corse, mezzo molto problematico per il « suo effetto sugli introiti e specialmente perchè incoraggia la fuga dei viaggiatori verso altri mezzi di trasporto ».

PARTE TERZA

L'INDUSTRIA ALBERGHIERA NEL CANTONE TICINO.

CAPITOLO I°

Alberghi e personale alberghiero nel Cantone Ticino.

La seconda categoria dei mezzi di produzione dell'industria turistico-alberghiera, raggruppa tutte le forme di quella speciale attività che si può definire con il termine di « ospitalità ». Gli alberghi, gli stabilimenti di cura, i ristoranti, le pensioni fanno quindi parte di tale categoria. L'attività alberghiera è quella che più direttamente dipende dal turismo, ed è interamente sottoposta alle sue fluttuazioni. Bisogna però fare una distinzione: una generalizzazione troppo assoluta è sempre pericolosa e può spesso suggerire conclusioni assai lontane dalla realtà. Faremo quindi una classifica degli stabilimenti alberghieri, a seconda della loro più o meno grande dipendenza dal turismo. In ogni paese di una certa importanza, esistono alberghi o istituti similari, anche se il turismo o il turista vi sono completamente sconosciuti. La clientela sarà in tal caso formata essenzialmente da « habitués » — viaggiatori di commercio, uomini d'affari. — La distinzione però fra questi alberghi e quelli destinati in modo speciale al turismo è assai difficile e delicata, perchè, in pratica, tale separazione è raramente ben definita: quasi ogni albergo ha una parte della clientela fornita direttamente dal turismo, clientela assai varia e soggetta a fluttuazioni periodiche, e una parte composta dagli ospiti non turisti; clientela fissa e regolare quest'ultima. Comunque, anche malgrado siffatte distinzioni, l'industria alberghiera non potrebbe vivere senza il turismo, della quale è il perno principale: turismo è il ramo più rappresentativo della industria turistico-alberghiera.

La complessità dei servizi che richiede una perfetta organizzazione d'alberghi, contribuisce indirettamente allo sviluppo delle industrie fornitrici dei mezzi necessari. L'agricoltura in primo luogo con i suoi prodotti, concorre in misura elevatissima in tutte le imprese di tale attività. Le spese di cucina di un albergo sono sempre elevatissime; il consumo dei legumi, frutta ed altri prodotti del suolo, è sempre in proporzioni ragguardevoli e consente al produttore un ricavo redditizio, pur esso proporzionato al movimento dei forestieri.

I pochi riassuntivi cenni statistici che abbiamo dati nelle prime pagine di questo saggio, bastano a dimostrare come il nostro Cantone veda ogni anno di-

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Locarno	41.837	46.368	58.107	55.269	58.767	50.484	38.770
Lugano	94.116	116.451	114.032	127.160	128.283	91.547	89.827

Imprese aventi	Totale dei letti
da 3 a 20 letti	4.291
da 21 a 50 letti	2.801
da 51 a 100 letti	3.217
più di 100 letti	1.831
	<u>12.140</u>

DISTRETTO	A L B E R G H I					APERTURA	
	di lusso e di I ^o ordine	di II ^o ordine	Pensioni	Totale	Numero dei letti	tutto l'anno	stagione
Mendrisio	2	10	12	24	350	20	4
Lugano	11	54	85	150	5.290	126	24
Locarno	7	49	57	113	2.691	81	32
Vallemaggia . .	—	5	2	7	111	4	3
Bellinzona . . .	—	11	4	15	233	15	—
Riviera	—	2	7	9	48	9	—
Blenio	—	7	2	9	147	5	4
Leventina	6	27	5	38	989	11	27
Totale	26	165	174	365	9.859	271	94

114

Il numero delle imprese alberghiere è notevolissimo; parecchi stabilimenti del genere hanno inoltre raggiunto importanza considerevole, sia per imponenza d'impianti e di organizzazione, sia per la cifra d'affari raggiunta. Balza poi agli occhi l'enorme sviluppo che ha preso l'industria alberghiera a Lugano e Locarno raffrontata con le altre località del Cantone. Vi sono più alberghi in quei due centri che in tutto il resto del Ticino: se poi si guarda alla reale capacità alberghiera, e cioè al numero dei letti destinati agli ospiti, si vede che uno solo dei detti centri ne conta forse di più che tutte le altre località del Cantone sommate assieme. Il numero dei letti in esse disponibili, dimostra la quasi completa assenza d'ogni attività turistica, astrazione della Valle Leventina: e ancora la cifra di 6 alberghi « di lusso e di primo ordine » enunciati per quella valle, ci sembra ecceda il concetto della classifica stessa, specialmente tenendo conto delle esigenze di cui dovrebbe poter soddisfare un albergo di tale ordine.

Per quanto riguarda il personale impiegato negli alberghi, il censimento del 1930 conteggiava in tutto 4.155 individui (circa il 5% del totale della classe lavoratrice del Cantone), così ripartiti:

	Sesso maschile	Sesso femminile	Totale
Direttori e impiegati d'albergo . .	81	50	131
Cuochi	313	319	632
Camerieri e cameriere da sala . .	336	563	899
Governanti	—	39	39
Camerieri e cameriere da camera .	18	308	326
Primi portieri	23	—	23
Facchini d'albergo	134	3	137
Affittacamere	1	131	132
Altre	951	885	1836
Totale	1.857	2.298	4.155

Un interesse particolare presenta l'inchiesta sulla nazionalità di questi impiegati ed i dati raccolti dal Dipartimento del Lavoro durante l'anno 1930, danno i seguenti risultati:

DISTRETTO	PERSONALE	NAZIONALITÀ					
	TOTALE	Ticinesi	Non Ticinesi				Totale
			Confederati	Italiani	Germanici	Altri	
Mendrisio . . .	122	78	22	13	8	1	44
Lugano	1.699	445	1.004	110	110	30	1.254
Locarno	837	213	498	51	62	13	624
Vallemaggia . .	31	27	4	—	—	—	4
Bellinzona . . .	98	56	29	11	1	1	42
Riviera	34	27	7	—	—	—	7
Blenio	49	27	12	2	7	1	22
Leventina	260	181	44	32	2	2	79
Totale	3.130	1.054	1.620	219	190	47	2.076

ENTRATE CON SOGGIORNO PROVVISORIO					ENTRATE DI STAGIONE					TOTALE (comprese le entrate di persone con tessera di frontiera)
Italiani	Francesi	Germanici	Altri	TOTALE	Italiani	Francesi	Germanici	Altri	TOTALE	
71	6	73	20	170	88	—	96	31	215	518

Nell'anno 1929 il totale degli impiegati esteri ammontava a 400 individui. Negli ultimissimi tempi la proporzione fra impiegati ticinesi e impiegati non ticinesi, pur mantenendosi elevata, è un po' diminuita; ma il fatto è dovuto più al rallentamento generale subito dal nostro movimento di forestieri, subordinatamente alla crisi, che non ad un vero e proprio aumento della maestranza alberghiera ticinese.

Le cause di questo strano fenomeno, per cui pochi ticinesi beneficiano della attività più redditizia del Cantone, sono di natura diversa. Abbiamo già esposto in altre pagine come la creazione e lo sviluppo della nostra industria turistico-alberghiera non siano avvenuti per iniziativa paesana ma per iniziativa di immigrati confederati ed esteri, specialmente germanici. Ai suoi inizi, questa industria fu quasi affatto estranea ai Ticinesi, i quali — poco interessandosene — andavano a cercar fuori del paese quel lavoro che già era in casa loro e che non sapevano o non volevano vedere. Fino a qualche tempo fa, e in parte oggi ancora, l'industria alberghiera era considerata quasi come un'attività di basso ordine e servile. Questo spirito d'orgoglio mal compreso, è una e non la minore delle cause dell'assenteismo dei Ticinesi. Contro simile pregiudizio la « Stampa media » di Berna diramava nel gennaio 1929 un interessante comunicato che merita di essere ricordato:

« Un giornale non ha fatto che rifriggere un vecchio luogo comune, un vecchio pregiudizio, accreditato per qualche tempo anche da noi, secondo il quale l'affidare le sorti economiche del paese all'industria turistica, sarebbe qualche cosa di avvilente e umiliante per la dignità del paese.

« Ora nulla di meno vero, di più assurdo di questa affermazione; e giova « proclamarlo alto e forte, specialmente per coloro i quali ancora oggi tentano « di svalutare l'unica industria che rende possibile il vivere e il prosperare di « altre industrie affermando che si perde la propria dignità nazionale occupan- « dosi dello sviluppo dell'industria alberghiera. Non c'è nell'industria alberghiera « più servilismo di quanto ce ne sia in qualsiasi altra prestazione industriale o « commerciale. Se lavorare vuol dire far atto di servilismo verso la clientela « che consuma i prodotti del nostro lavoro, tutti coloro che lavorano sono servi, « e non compiono atti di servilismo solamente quelli che vivono nell'ozio o pa- « rassisti della società.

« Si obietta che lo sviluppo dell'industria alberghiera impone un tratta- « mento speciale, deferenza, quasi un servilismo verso la clientela. Altra fan- « donia. L'industria turistica fa la sua réclame con dignità e decoro così come « con dignità e decoro la fa qualsiasi industria. Non si vorrà pretendere che per

« non fare del cosiddetto servilismo si prendano a pedate i forestieri, si lascino
« le strade in rovina, i passeggi pubblici senza nessuna comodità e si trattino
« tutti i turisti come cani in un pollaio; non si vorrà pretendere che per non fare
« i cosiddetti atti di servilismo si stia tutti con le mani in mano, a guisa di fan-
« nulloni, invece di apprestare tutto quanto occorre all'industria del turismo per
« svilupparsi.

« Posto che l'industria del turismo è quella che dà al paese le sue mag-
« giori risorse economiche, che mette il paese, o almeno una parte di esso, in
« condizioni di agiatezza, come del resto ne fa fede lo sviluppo edilizio e dei
« servizi pubblici delle nostre città, è giusto, è logico, è doveroso che le nostre
« autorità operino in senso favorevole allo sviluppo dell'industria alberghiera e
« turistica. Se si migliorano le strade e i servizi pubblici, se si abbelliscono le
« città, se si creano luoghi di divertimento e di distrazione, non è già per fare
« atto di servilismo o per sciupare denari, ma semplicemente per creare un am-
« biente favorevole all'industria turistica, per attirare nelle nostre regioni il
« maggior numero possibile di turisti, per far fiorire insomma le principali in-
« dustrie del paese. Favorendo l'industria alberghiera non chiniamo la schiena
« davanti a nessuno, non facciamo altro che operare, lavorare, produrre in un
« dato campo industriale piuttosto che in un altro. Il produttore di macchine che
« sollecita per mezzo della propaganda la clientela ad acquistare i suoi pro-
« dotti non fa atto di servilismo, precisamente come non fa atto di servilismo
« l'albergatore il quale, per richiamare maggior numero di clienti, fa propaganda
« alla sua regione e appresta tutti i conforti necessari per attirare la clientela.

« E' anzi un dovere da parte di tutti coloro che si occupano della situazione
« economica del Cantone di cooperare materialmente e moralmente a sviluppare
« quest'industria della quale l'economia cantonale trae le cause della sua vi-
« talità. »

Quella strana mentalità, che ora va scomparendo a poco a poco, è in fondo
un fenomeno dei più naturali. Nel nostro paese non è ancora radicata una tra-
dizione alberghiera. Le relazioni tra turisti e personale d'albergo sono di un
ordine assai particolare, molto differenti da quelle che intercorrono tra un in-
dustriale, i suoi operai e i clienti. Dal direttore ai segretari, al portiere, ai ca-
merieri, tutto il personale si può dire, è a diretto contatto con il cliente, pronto
al servizio di tutti i suoi desideri, espressi o inespressi, attento a soddisfare le
sue esigenze e spesso i suoi capricci. E' naturale che la condizione del per-
sonale d'albergo, specie del personale subalterno, sia assai delicata: soggetto in
primo luogo alla stretta sorveglianza degli organi dirigenti, deve ancora sotto-
stare agli ordini del cliente, del turista che paga e che impone la sua volontà.
L'abitudine delle mance che, malgrado tutto, è ancora diffusissima, contribuisce
non poco ad aumentare la situazione di servilismo verso l'ospite. Sarà sempre
il miraggio di una mancia generosa che spingerà il personale a chinare la pro-
pria personalità dinnanzi a quella del cliente, ma a lungo andare ciò diventa
come una seconda natura, e la personalità vera ne è compromessa.

La maggior parte dei teorici è d'accordo per l'abolizione delle mance, ma in pratica ci si urta non solo contro la volontà del principale interessato, il personale, ma anche contro quella del cliente: questi ama ricompensare direttamente i servizi ricevuti e mostrare così la propria soddisfazione. Il vedersi centro della deferente attenzione del personale, stuzzica l'amor proprio e l'orgoglio del cliente, il quale, pur sapendo che essa sarà proporzionata alle mance distribuite, paga con piacere l'illusione di essere diventato, per qualche tempo, un personaggio un po' importante. La situazione degli impiegati d'albergo spiega forse in parte l'avversione che si è avuta in generale da noi ad entrare nell'industria alberghiera, soprattutto nei suoi ranghi subordinati. Non intendiamo con ciò negare ogni spirito d'iniziativa turistico-alberghiera ai ticinesi. Al contrario le iniziative non sono mancate; mancavano invece la pratica e la tradizione alberghiera che, ben conosciute dalle imprese confederate ed estere, favorirono la loro superiorità sulle nostrane, in ciò facilitate anche, come già detto, dalla nostra emigrazione, dalla debole reazione o dalla indifferenza della maggior parte dei Ticinesi. Ricorderemo però brevemente alcune delle imprese nostrane. Ad Airolo, prima dell'apertura della ferrovia, esistevano l'Albergo Motta e l'Albergo Lombardi, che, distrutti nell'incendio del 1880, di dolorosa memoria, vennero riedificati nuovamente. A Piotta, Ambri, Rodi, esistono piccoli alberghi con organizzazione quasi familiare, il cui esercizio è ordinariamente limitato alla stagione estiva. A Faido, tanto i due stabilimenti principali, quanto i due o tre secondari, sono d'iniziativa locale, alcuni dei quali anteriori alla Ferrovia del Gottardo. In valle di Blenio: all'Acquarossa le Terme, per lo sfruttamento della sorgente termale, ed il vecchio Albergo ad Olivone, sono tutte manifestazioni d'iniziativa locale. Potremmo allungare l'elenco per dimostrare come in tutte le località del Cantone e delle singole Valli, sono sorti piccoli stabilimenti alberghieri, frequentati quasi esclusivamente dal commercio locale, ma ai quali manca l'organizzazione turistica, che in molti casi vi potrebbe trovare un favorevole campo d'azione. Per i centri maggiori richiamiamo quanto già esposto nella parte II, Capitolo I.

Una gran parte di tali imprese, sono oggi depresse o pericolanti; altre hanno dovuto reclutare la maggioranza del personale fuori del Cantone, di modo che la parte che hanno i Ticinesi in questa industria è veramente assai ridotta. Ripetiamo ancora che la ragione fondamentale di questo fenomeno va ricercata nella mancanza di una vera tradizione alberghiera. Le speculazioni industriali e commerciali sono sempre lente e difficili ad affermarsi, quasi sempre dipendono da fattori imponderabili rappresentanti il frutto dell'esperienza delle generazioni precedenti e che nessun studio e nessun insegnamento potranno mai sostituire. Quando per l'apertura della grande linea del Gottardo, Lugano e Locarno videro schiudersi una nuova fonte di ricchezze, due cose soprattutto mancavano ai Ticinesi per sviluppare la sola industria possibile: i capitali e l'esperienza. Mancava però anche una comprensione di quello che il viaggiatore tedesco, il principale nostro cliente, andava cercando, di quello che voleva fissare con la sua macchina fotografica, di quello che voleva conservare come indelebile e

prezioso ricordo nel cuore. Ora, i capitali, l'esperienza e la comprensione delle necessità spirituali dei turisti li portarono da noi i Confederati da oltre Gottardo e i Tedeschi dalla Germania. Così mentre la popolazione del Cantone abbandonava la casa paterna, gli albergatori del Nord innalzavano i loro Park Hôtel, i Bristol, i Palace, ecc.; abbellivano le passeggiate lungo-lago, seminavano di ospitali panchine i luoghi romantici, piantavano tavolini e orchestre sui marciapiedi... Ora che le Nazioni le quali assorbivano il lavoro immigratorio combattono la disoccupazione e gli immigrati, questi devono a poco a poco rimpatriare e cercarsi un impiego in paese. Si può perciò ancora sperare che le cose trovino un giorno il loro giusto e naturale equilibrio, concretato nella formula: l'Industria turistica-alberghiera ai Ticinesi.

La questione del personale dei nostri alberghi è importante, non solo per l'industria turistico-alberghiera, ma anche per l'economia generale del Cantone.

Per il turista medesimo essa non è priva d'interesse. I nostri avventori sono in grandissima parte confederati e germanici; è notorio che essi ricercano soprattutto il « colore locale » e finora, è umiliante doverlo riconoscere, i ristoranti più caratteristici e pittoreschi sono organizzati e diretti da albergatori d'oltr'Alpe, i quali ben conoscono le preferenze e i gusti dei loro consimili. E' chiaro però che il vero colore locale non potrà essere dato se non dai Ticinesi. Quelle esibizioni di gente calzata con zoccoli, con un fazzoletto al collo, una gerla in ispalla e una chitarra tra le braccia, diretta a cantare da mane a sera, hanno sufficientemente svisato, ci sembra, il popolo lavoratore della terra ticinese. Tristi e ingiuste parodie create da qualche impresario avido o ignorante, codeste sedicenti immagini della nostra gente, non trovano ormai più credito presso nessuno. Il turista intelligente e colto, che sa osservare e apprezzare, non simpatizza affatto con simili sdolcinature. Sta comunque, che per parecchi anni la maggior parte dei nostri compatrioti confederati si era formata una immagine tutta particolare e completamente falsa del popolo ticinese, grazie in specie a quella sorta di pubblicità stravagante e oltraggiosa. Ripetuti reclami e proteste energiche valsero a porre un termine a tale abuso.

Così succede quando si lascia all'iniziativa estranea la cura di valorizzare le proprie attrattive folcloristiche. Il turista stesso si rende conto di quanto sia falsa la situazione. Da una lettera che un nostro ospite Confederato inviava dopo un soggiorno nel Ticino ad un giornale bellinzonese, stralciamo qualche passo veramente degno di riflessione: «... Per dirla franca, lo Svizzero Tedesco è « egli stesso alquanto sorpreso, e non gradevolmente, nel dover constatare che « negli alberghi (del Cantone Ticino) non si incontra per così dire anima viva « la quale non sia di origine svizzero-tedesca. Le mie vacanze di quest'anno, a « Locarno, le trascorsi in due alberghi i cui possessori erano Ticinesi. Ma anche « qui tutto il personale era di provenienza svizzero-tedesca. Nei ristoranti si è « serviti ovunque da un personale svizzero-tedesco. Con ciò, chi viaggia nel « Ticino perde effettivamente molto di quell'idillio che viene dalla vita caratteristica ticinese, perchè si sente pressochè nel proprio paese di origine lin-

« guistica. Si vada anche in località un po' discoste dai centri, a Bignasco, per esempio; si entra in un pubblico esercizio, si troverà che lo spirito che lo anima è di nuovo svizzero-tedesco... ».

A lungo andare, la situazione attuale potrebbe quindi riescire nociva all'industria turistica stessa, sia poi diretta da Confederati o da altri. Gli effetti di simile stato di cose per l'economia generale del paese, sono vivi. Oggigiorno il turismo in generale e l'industria alberghiera in particolare non si possono considerare come aziende totalmente indipendenti e agenti unnicamente per conto proprio. Non esiste una vera e propria industria turistica per sè stante, del tipo cioè di gran parte delle altre imprese industriali (fabbriche, stabilimenti commerciali, ecc.). Vi sono invece numerosissime attività, le une legate alle altre, intimamente interessate al movimento dei forestieri. Simile insieme dovrebbe costituire quel complesso economico, unito e compiuto in tutte le sue parti, che viene designato con il nome di industria turistico-alberghiera. Nel caso del Cantone Ticino, le attività paesane potrebbero tutte, o almeno in maggioranza, entrare a far parte dei mezzi di produzione dell'industria turistica. L'ospitalità in particolare, interessa un numero considerevole di attività secondarie complementari (agricoltura e tutti i suoi rami affini: zootecnica, pollicoltura, piscicoltura, casearia, frutticoltura, produzione vinicola, ecc., industria dei mobili, industria edilizia, ecc. ecc.). Non vi è, si può dire, industria che non sia chiamata in più o meno larga misura, a produrre per alimentare il fabbisogno delle industrie turistiche.

Qual'è nel Cantone la partecipazione delle attività paesane, segnatamente dell'agricoltura, a quella turistica? Minima o nulla addirittura. La causa principale della mancanza di una collaborazione, che riuscirebbe utilissima e provvidenziale a tutta l'economia del paese, sta nella amministrazione e nel personale direttivo d'Albergo, dei nostri stabilimenti. Esso difatti, per la maggior parte, come vedemmo sopra, non è ticinese e non sente naturalmente nessun stimolo a favorire il commercio locale, si sentirà anzi portato a ricercare fornitori affini per lingua e razza. Ed è così che infatti avviene. Molti albergatori ignorano la produzione e il commercio locale; ve ne sono che fanno venire la merce dalla Svizzera interna o magari dall'estero, pagandola ad un prezzo non inferiore che sul nostro mercato. Si cita il caso di un albergatore il quale per qualche tempo faceva venire da oltre Gottardo persino il pane.

Questa disertazione del nostro mercato è dovuta, in parte, alla mancanza di una organizzazione direttiva del mercato stesso: oggi si sta ponendovi riparo e certamente ne risulterà un vantaggio.

Le spese ingenti per le opere stradali che si stanno facendo in questi anni, appunto per favorire l'industria turistico-alberghiera, vengono alla fine dei conti sopportate da tutta quanta la popolazione ticinese. E' giusto e logico che essa possa partecipare ai benefici del nostro turismo, e veda così ricompensati i sacrifici sopportati. Ma finora l'industria alberghiera svolge invece un'attività che si mantiene in gran parte estranea alla vita economica generale del Cantone. Scriveva « dottor G. » su « l'Adula » del 17 novembre 1929: « moltissimi al-

« berghi e sanatori non danno a noi ticinesi che la biancheria sporca da lavare.
« Tutto il resto lo fanno venire da oltre Gottardo, latte, patate, carne, biancheria,
« ecc. Ben pochi sono i ticinesi impiegati negli alberghi. Noi da questi stabili-
« menti non abbiamo che il danno (ai bambini si dovette proibire di andare a pie-
« di nudi in certe località per il timore di infezione tubercolotica); il vantaggio
tutto emigra oltre Gottardo . . . ».

CAPITOLO II°

Attitudine alberghiera dei Ticinesi.

Abbiamo affermato nelle pagine più sopra che una, e forse la principale, delle cause della scarsità della maestranza ticinese nei nostri alberghi, è la mancanza di una tradizione alberghiera. S'intende forse dire con ciò che la carriera alberghiera è chiusa alla nostra gente, che in essa i nostri giovani non potranno mai trovare un avvenire, che i Ticinesi non hanno, in una parola « attitudini » per formare una solida, colta e bene addestrata maestranza che possa contrapporsi con successo all'attuale monopolio extra - ticinese?

Il popolo ticinese, intelligentissimo e attivo, dotato di uno straordinario spirito di adattamento, a nessuno secondo per capacità lavorativa e produttiva, possiede tutti i requisiti per riescire egregiamente in quest'attività. A conferma facciamo seguire alcuni esempi di nostri compaesani che nella seconda metà del secolo scorso emigrarono dalle nostre terre, quasi affatto sprovvisti di mezzi finanziari, ma armati in compenso di volontà, energia e di ingegno vivace. Essi, partiti dai più umili mestieri — carrettiere, sguattero, venditore ambulante di castagne e di marroni — riuscirono a costo di lavoro indefesso, di tenace economia, di coraggio e perseveranza, a raggiungere posizioni invidiabili quali direttori e proprietari di lussuosi e rinomati alberghi e a procurarsi una considerevole ricchezza.

I Fratelli Gatti, di Dongio, i quali, dopo essere stati proprietari e direttori di un elegante e grande ristorante e di due teatri a Londra, entrarono nella vita pubblica e politica della grande metropoli, occupandovi posti eminenti.

I Fratelli Monico, pure originari di Dongio, i cui eredi sono tuttora proprietari di uno dei più lussuosi ed aristocratici ristoranti londinesi.

I Fratelli Gianella, anche di Dongio, fondatori e direttori dei notissimi alberghi « Bellevue » a Cadenabbia e « Angleterre » (attualmente Grand Hôtel d'Este) a Cernobbio, sul Lago di Como.

I Fratelli Delmonico, di Mairengo, che nella prima metà del secolo scorso ebbero viva rinomanza quali direttori di una delle più note trattorie di Parigi; passarono in seguito a New-York, dove crearono uno dei primi ristoranti lussuosi del nuovo mondo, formandosi così una ingente sostanza.

Pietro Gianella, di Dalpe, comproprietario e direttore del sontuoso « Hôtel Vittoria » a Menaggio.

Carlo Guindani, di Lugano, proprietario e direttore dell'« Imperial Palace Hôtel » a Santa Margherita Ligure.

I Fratelli Gioachimo e Alfredo Bullo, di Faido, direttore amministratore dell'Hôtel Bellevue e Cadenabbia il primo, fondatore e comproprietario dell'« Hôtel Victoria » a Menaggio il secondo.

Pedrini, di Faido, pure comproprietario e direttore di un elegante albergo a Mentone.

Somazzi, di Lugano, conduce attivamente un albergo pure a Mentone.

Magoria, di Locarno, direttore dell'« Hôtel Mirabeau » a Parigi.

Francesco Ferrari di Ludiano, che tiene uno stabilimento alberghiero in Glasgow.

Caprioli, di Biasca idem a Bruxelles.

Antonoli, di Lottigna, già presidente dell'Associazione degli Albergatori di Bruxelles e delegato degli Albergatori del Belgio al Congresso Internazionale Alberghiero di Chicago.

E la serie potrebbe continuare lungamente.

Vanno ancora ricordate le famose « rosticcerie » d'Italia, in Toscana, quasi tutte fondate da Ticinesi. Questo semplice elenco, sebbene incompleto, mostra in modo inconfutabile che i Ticinesi non mancano affatto di attitudini per la carriera alberghiera. Perchè allora, malgrado l'esempio, malgrado le attitudini naturali, la maestranza alberghiera ticinese si mantiene così misera? A questa domanda non si può, per coordinazione di idee, dare una risposta diretta: essa porta piuttosto ad un altro interrogativo. Il nostro Cantone è oggi in grado di fornire agli alberghi ticinesi una maestranza paesana, ossia un personale indigeno specializzato? Qui sta evidentemente il nodo della questione, perchè il problema dipende da questa possibilità.

Tutte le professioni, gl'impieghi, i mestieri, impongono, in diversa misura, un certo corredo di conoscenze, le quali si possono dividere in due categorie: conoscenze teoriche e conoscenze pratiche. La tecnica completa, vale a dire la conoscenza e il possesso di tutte le finezze, di tutti i particolari, spesso tanto importanti, può venire soltanto dalla pratica che però da sola non potrà mai arrivare a dotare un individuo d'intelligenza e d'un potere di assimilazione normali, di quel complesso di conoscenze che alla fine costituiscono i veri ferri del mestiere, che servono, oltrechè a compiere il proprio lavoro, a forgiarsi il proprio avvenire. Un'istruzione speciale, un indirizzo professionale teorico e pratico sono diventati indispensabili a chi voglia incamminarsi, con qualche probabilità di successo, in qualsiasi carriera.

L'attività alberghiera non fa certo eccezione alle regole; essa è forse fra quelle che più esigono in fatto di varietà e vastità di cultura professionale. Un buon impiegato di albergo dovrà quindi possedere, come ogni altro artigiano un certo bagaglio di cognizioni teoriche e di preparazione pratica, senza di cui non potrà ritenersi idoneo a svolgere le sue attività con un massimo di rendimento.

Come si presenta la situazione nel Cantone Ticino? Nozioni pratiche in fatto di arte alberghiera se ne hanno pochine: una pratica completa, ossia un possesso a fondo dell'arte alberghiera, fatta essenzialmente di sfumature, richiede tutta una preparazione psicologica; essa è opera di generazioni, non di qualche individuo isolato. Cognizioni teoriche se ne hanno poi meno ancora: i Ticinesi che hanno frequentato corsi speciali sono pochi e la maggior parte di essi lavora fuori Cantone.

A che cosa si riduce allora la nostra maestranza alberghiera? A ben poco, e anche quello non è tutto di prima qualità, ed eccoci dunque al cuore del problema. Non si possono certo incolpare gli albergatori di boicottare il personale ticinese, se a conti fatti, bisogna riconoscere che quel personale non esiste. Scriveva la « Stampa Media » di Berna: « . . . Non basta imporre all'albergatore « di assumere del personale ticinese, bisogna anche metterglielo a disposizione; « ma non con improvvisazioni, non con il miracolismo di chi vuol trasformare in « un'ora un autista in un caffettiere, un avvocato in un « chef de reception » un « commerciante in un capo cameriere. L'albergatore domanda ed a giusto diritto, « del personale idoneo che gli possa servire e che nel servizio sappia dimostrare di conoscere bene a fondo il suo mestiere... Tale situazione offre buon « giuoco a quegli albergatori che non vogliono assumere personale del paese e « mette a volte in imbarazzo lo stesso Ufficio di Collocamento del Dipartimento « del Lavoro il quale si trova molto spesso nella condizione di non poter imporre « un postulante ticinese semplicemente perchè incapace al suo mestiere . . . ».

Una cosa è certa, ed è che prima di voler imporre una mano d'opera, bisogna crearla ed educarla convenientemente. Non ci si potrà mai illudere sull'impiego di una maestranza indigena finchè la medesima sarà inadeguatamente preparata e per conseguenza poco qualificata.

Sul Ticino, come su tanti altri paesi, grava il male della disoccupazione: le carriere liberali sono ormai sature e non possono più offrire grandi prospettive; gl'impieghi privati sono al completo e vanamente presi d'assalto da centinaia di postulanti; gl'impieghi pubblici — diventati proverbiali per la loro capacità di assorbire personale inutile — hanno da un pezzo sorpassato il limite di saturazione. Molti giovani si vedono costretti a custodire i loro diplomi e le loro lauree in un cassetto e a cambiare professione, oppure a fare i bagagli ed emigrare. Tutto questo, mentre vi sono a portata di mano più di 2000 posti nell'industria alberghiera, che i Ticinesi potrebbero assicurarsi se appena ne avessero la capacità professionale. La cosa non è per nulla ignorata dalle autorità, le quali mostrano anzi, di tanto in tanto, l'intenzione di volersene occupare.

« Noi crediamo che la soluzione più logica stia nella comprensione del « problema da parte degli interessati — albergatori e famiglie — e nella collaborazione che possono dare l'Ufficio di Collocamento aiutato dall'Ufficio dei « Forestieri e dall'Ufficio di Orientamento Professionale » (Dal Conto Reso del Dipartimento del Lavoro).

Il ricorrere agli Uffici di Collocamento non è certo una soluzione: se non c'è un personale che abbia la capacità professionale, condizione prima per essere

impiegato, tutti gli Uffici di Collocamento di questo mondo serviranno a ben poco. Le abbondanti, giovani e intelligenti energie di cui dispone il Cantone possono, preparate che siano, trovare negli alberghi del Ticino quell'impiego che loro è precluso in altri campi. Ma la condizione necessaria è di arrivare a garantire ai datori di lavoro dell'industria alberghiera una maestranza istruita e dotata di capacità e competenze teoriche e pratiche tali da non soggiacere a nessuna concorrenza.

Come si potrà giungere a tanto? Semplicemente e logicamente: prendendo cioè, nei riguardi dell'industria alberghiera, le stesse disposizioni che si prendono nei riguardi delle altre attività industriali ed economiche del Cantone.

Il Dipartimento del Lavoro, nel suo Rendiconto del 1933 scriveva: « Lo stato « della disoccupazione ha imposto un'azione più vasta di avviamento verso le « professioni nelle quali manca la mano d'opera addestrata... ». E furono istituiti corsi di avviamento e perfezionamento di muratori: corsi speciali per giovani dai 18 ai 25 anni che sono già un po' instradati nel mestiere, tuttavia senza aver seguito un tirocinio regolare; corsi per selciatori, per suolini, palchettisti, donne di servizio, agricoltori, infermieri, ecc. Sono corsi molto completi e particolareggiati nei programmi, e abbracciano tanto l'istruzione teorica generale e speciale, quanto le esercitazioni pratiche.

Quello che si fa per i selciatori, per gli scalpellini, per gli infermieri, lo si può fare anche per i giovani che aspirano alla carriera alberghiera. E qui un valido aiuto potrebbe essere fornito dall'Ufficio di Orientamento Professionale. Se si consultano i risultati delle inchieste condotte da detto Ufficio nelle scuole circa le aspirazioni dei giovani allievi, non si può a meno di notare quanto pochi siano quelli che hanno intenzione di impiegarsi nell'industria degli alberghi. E ciò è dovuto a quanto abbiamo già ripetutamente rilevato in queste pagine: alla mancanza di una tradizione nostra alberghiera. Secondo ogni probabilità, la carriera alberghiera non viene unicamente scartata per quella specie di avversione più sopra ricordata; essa è forse piuttosto dimenticata o addirittura ignorata dalla maggior parte dei giovani. Un'azione in questo senso da parte dell'Ufficio di Orientamento Professionale dovrebbe riuscire feconda di risultati interessanti e positivi.

Le possibilità d'impiego nell'industria alberghiera sono immense; dalla modesta opera dello sguattero a quella assai remuneratrice di direttore d'albergo vi è un vastissimo campo d'azione nel quale possono facilmente esplicarsi e prodursi le più disparate capacità mentali e fisiche, le più diverse attitudini professionali.

Da noi non si considera ancora abbastanza codesta lucrosa attività; abbiamo molto da imparare al riguardo dai nostri confederati d'oltralpe.

La conclusione di quanto abbiamo esposto scaturisce logica e chiara come corollario matematico: bisogna fare da noi quello che già da tempo è stato fatto sia all'estero, sia nella Svizzera interna: istituire cioè una scuola alberghiera come si sono istituite una scuola agricola a Mezzana, una scuola d'arte e mestieri nei principali centri del Cantone e le scuole serali per tutti i rami delle attività industriali ticinesi.

Dovunque altrove ci si è preoccupati di sistemare e facilitare l'istruzione alberghiera, in sè piuttosto complessa. Tale istruzione varia naturalmente secondo la classe d'impiego prescelta. Per i cuochi, ad esempio, si esige uno studio di tre anni di pratica; gli altri impiegati invece devono frequentare apposite scuole e passare solo in seguito all'istruzione pratica. Esistono pure dei corsi di perfezionamento — tenuti tra una stagione e l'altra — per gli impiegati che desiderano completare la loro educazione professionale (questi corsi sono di varia natura: corsi di cucina, di contabilità, ecc.). Sono state create persino scuole superiori o accademie alberghiere ad uso degli aspiranti direttori d'albergo; i corsi, tenuti da specialisti, comprendono materie di insegnamento universitario — dall'economia al diritto — e tutte le materie speciali concernenti particolarmente gli alberghi (costruzione e mantenimento degli alberghi, amministrazione degli alberghi, contabilità, studio delle lingue, ecc. ecc.).

S'intende che per il nostro Cantone simili « Università alberghiere » sarebbero affatto fuori di posto e non corrisponderebbero nemmeno allo scopo, che è quello di creare non già un esercito di direttori, ma una numerosa maestranza nostrana perfettamente istruita e addestrata. Una vera propria scuola professionale dunque, posta sotto il controllo dello Stato e alla quale gli albergatori dovrebbero essere tenuti a dare la preferenza per ogni richiesta d'impiegati.

Oltre Gottardo e all'estero simili scuole alberghiere di grado inferiore esistono da tempo e sono numerose; esse formano anzi la maggioranza degli istituti di educazione alberghiera. Gli allievi vi sono generalmente ammessi al loro licenziamento dalle scuole primarie, secondarie e commerciali: i corsi durano in media da otto mesi a un anno, e anche di più.

Non sarà inutile riportare i criteri direttivi che presiedono alla Scuola professionale alberghiera di Losanna, una delle più vecchie di tutta la Svizzera.

Nel 1891 i dirigenti della Società Svizzera degli Albergatori decisero d'istituire una scuola professionale alberghiera, che fu infatti aperta a Losanna nell'Hôtel Angleterre, in Ouchy, il 15 ottobre 1893. Al suo inizio si contavano 27 allievi annuali; in seguito essa fu dotata di un edificio proprio e ripetutamente perfezionata nei suoi impianti. A tutt'oggi più di 15.000 allievi sono usciti dalla stessa: cifra fantastica e oltremodo soddisfacente per quel paese, quando si pensi che tutti quegli allievi furono impiegati nella regione. Ciò basta a confermare l'importanza di una simile istituzione. E non si deve dimenticare che nei centri dove esiste una sola scuola alberghiera, gli albergatori devono rivolgersi, prima che altrove, alla Direzione della scuola stessa quando abbisognano di un operaio.

Passiamo ad esaminare succintamente i criteri generali che informano l'istituto losannese, il quale si propone di fornire un'istruzione teorica e pratica quanto più compiuta possibile riguardo alle conoscenze professionali oggi assolutamente indispensabili per poter essere assunto quale impiegato nell'industria alberghiera. La scuola professionale di Losanna comprende tre divisioni ben distinte:

I. Un corso preparatorio e la scuola professionale alberghiera propriamente detta, della durata di 10 mesi (per giovani dai 17 ai 20 anni).

II. Una scuola di cucina, della durata di 5 mesi.

III. Un corso superiore della durata di 6 settimane (fra stagioni), destinato ai giovani albergatori e impiegati superiori d'albergo dell'età di 22 anni al minimo. Il programma, tra i più completi, è basato sullo studio degli impianti tecnici e delle costruzioni degli alberghi, la giurisprudenza, le assicurazioni e la responsabilità civile, l'igiene e la pulizia alberghiera, ecc.

La scuola professionale alberghiera è destinata a fornire alla maestranza d'ambo i sessi che vuole dedicarsi alla carriera alberghiera, un'istruzione professionale moderna — vuoi pratica, vuoi teorica — atta a facilitarla e aiutarla segnatamente agli inizi della carriera. La durata del corso è di 10 mesi (dal 1° settembre al 30 giugno); l'età minima per essere ammessi è di 17 anni. Le materie d'insegnamento sono le seguenti:

Lingue: francese, tedesco, inglese, italiano.

Aritmetica commerciale: cambio, vendita-merci, carte-valori, società commerciali, ecc.

Diritto commerciale: moneta e titoli, carte-valori, società commerciali, ecc.

Contabilità: contabilità alberghiera in modo speciale.

Economia alberghiera: storia dell'industria alberghiera, parti costitutive di un albergo, studio delle derrate e bevande, fabbricazione e conservazione delle stesse.

Geografia: generale e turistica in modo speciale.

Istruzione civica.

Calligrafia.

Stenografia.

Dattilografia.

Corso di danze.

La scuola di cucina si prefigge l'insegnamento teorico e pratico della moderna arte culinaria alberghiera. La durata del corso è di quattro mesi e le materie d'insegnamento sono le seguenti:

Pratica della cucina: ordine, pulizia, igiene.

Studio delle costruzioni e degli impianti moderni.

Studio della lista delle vivande (Menu).

Studio delle merci impiegate in cucina.

Controllo delle merci.

Come appare chiaramente da quanto esposto, si tratta di corsi professionali impartiti con criteri eminentemente moderni e pratici, che nel periodo di dieci mesi sono in grado di fornire alla gioventù desiderosa di abbracciare l'attività alberghiera quelle norme indispensabili onde poter subito affermarsi nella propria carriera. Abbiamo già osservato che le autorità sanno anche imporre que-

sta maestranza agli albergatori del proprio Cantone, per cui ogni cinque mesi la Direzione dell'Istituto fornisce regolarmente un ragguardevole contingente d'impiegati, e gli albergatori hanno l'obbligo di dar loro la precedenza.

Se il Cantone Ticino riuscisse a creare esso pure un istituto del genere, avrebbe fatto un gran passo non solo in favore della nostra industria alberghiera in generale, ma anche per la soluzione degli angosciosi problemi relativi alla disoccupazione ed alla emigrazione.

La creazione di una simile scuola ci sembra inoltre l'unico mezzo di uscire dalla falsa posizione nella quale si trova questa nostra industria: solo il giorno in cui saremo in grado di fornire un personale alberghiero ticinese perfettamente istruito, l'attuale nostra posizione di inferiorità potrà scomparire. Tutti gli altri provvedimenti, uffici di collocamento, ecc., sono soltanto delle mezze misure, rese ancora più inefficaci dalle innegabili pressioni e influenze politiche esercitate, come tutti sanno nel campo professionale non meno che in altri, con la stesso illogica e assurda prepotenza.

Crediamo di avere sufficientemente dimostrato la necessità e l'urgenza di arrivare alla soluzione in discorso, che interessa all'organismo e allo sfruttamento del movimento turistico del nostro Cantone anche tutta l'economia generale ticinese.

Risolta la questione del personale alberghiero, una nuova importante e difficile tappa sarà stata percorsa verso un'epoca di sicurezza economica e di prosperità: la integrale utilizzazione turistica della nostra terra.

CAPITOLO III°

L'Arte dell'ospitalità.

Come tutte le imprese industriali modernamente organizzate, le imprese alberghiere hanno le loro molteplici forme di attività ben separate e distinte le une dalle altre, attribuite ciascuna a differenti servizi e dipartimenti, ognuno dei quali ha la propria particolare organizzazione, la propria gerarchia di personale ed anche una certa indipendenza. Tocca poi agli organi dirigenti generali di coordinare e regolare l'attività dei diversi dipartimenti, in modo che tutte le ruote di quella gran macchina che è un albergo, lavorino regolarmente così che tutti gli ingranaggi s'innestino perfettamente l'un l'altro e non ne risultino attriti o inceppamenti.

A seconda dei diversi riparti, l'organizzazione di un albergo può essere divisa:

- cucina,
- servizio di sala
- servizio di camera,
- servizio di vestibolo,
- servizio ed uffici amministrativi.

La cucina è un ramo importantissimo e richiede dal direttore grande oculatezza, sia per la scelta del personale, sia per la parte considerevole che essa ha nelle spese di esercizio. Una economia esagerata, come una esagerata liberalità nelle spese di cucina, possono compromettere irrimediabilmente il buon andamento dell'impresa. Il personale di cucina è in prevalenza specializzato: una cura particolare s'impone per la scelta del capo-cuoco, al quale è affidato l'andamento di tutto quanto codesto delicato esercizio. Se da un lato la posizione di capo-cuoco è sempre molto remunerativa, essa domanda, d'altra parte, una vasta e approfondita istruzione professionale e una solida istruzione pratica. E' indispensabile che il capo-cuoco abbia seguito corsi speciali e che conosca a fondo quel piccolo regno del sottosuolo dove sarà chiamato ad essere il « deus ex machina ». Dovrà perciò avere percorsi tutti gli stadi del mestiere, preferibilmente in case differenti, nazionali ed estere, in modo che i molteplici servizi e le specialità della cucina dei diversi paesi gli siano perfettamente noti. Un capo-cuoco eccellente è un inestimabile fattore di incremento per qualsiasi albergo.

Il servizio di sala richiede pure una solida istruzione professionale e una ottima pratica. La parte puramente tecnica del servizio non presenta enormi dif-

ficoltà e può essere imparata abbastanza rapidamente. Senonchè oltre all'aver una intelligenza ben sveglia, il cameriere dev'essere dotato o arrivare ad avere un buon colpo d'occhio e un intuito infallibile, che gli permettano di capire quasi a prima vista i gusti del cliente e poterlo quindi consigliare opportunamente circa la scelta delle vivande per la maggiore soddisfazione del cliente stesso.

Anche il fisico ha una grande importanza per il cameriere: ci vuole una bella presenza e soprattutto un portamento e un abbigliamento impeccabile. Un buon cameriere deve avere altresì una sufficiente conoscenza della lingue.

Il servizio di camera è più semplice e non richiede da parte del personale se non una buona pratica, meticolosità e rapidità di lavoro; richiede poi soprattutto una grande fidezza e riservatezza. E' questo il dipartimento nel quale il personale avventizio di stagione può essere impiegato in maggior numero e senza inconvenienti. Per gli altri servizi è sempre preferibile reclutare personale qualificato: la spesa è forse maggiore, ma è anche maggiore in compenso il rendimento del servizio.

Il servizio di vestibolo incombe al portiere, il quale ha sotto i suoi ordini diretti i fattorini (boys), gli autisti, ecc. Sarebbe un grave errore sottovalutare la importanza del portiere, cui è spesso riservato il primo contatto col cliente e che può quindi dare la prima impressione sull'albergo che rappresenta. La funzione di portiere è tra le più importanti e tra le più difficili non solo per la varietà e quantità di conoscenze professionali che necessita, ma anche per le capacità individuali a cui è subordinata: un grande spirito di iniziativa, una intelligenza pronta ed alacre, un temperamento vivace e attivo, una natura gaia e paziente, e una buona dose di intuito e di diplomazia. Non si può propriamente parlare di una vasta istruzione professionale; a parte la conoscenza delle lingue, assolutamente indispensabile, il resto è questione di pratica, di tatto, di quel senso delle sfumature e di tutte le somme di doti naturali concorrenti a formare degnamente il personaggio del « portiere ».

E' quasi indispensabile che il portiere faccia degli stadi all'estero non solo per acquistare una buona conoscenza delle lingue, ma anche per famigliarizzarsi con i diversi usi, gusti, preferenze, con le mentalità diverse. Un individuo intelligente potrà, in questo campo, raccogliere ed immagazzinare una quantità di esperienze e di osservazioni personali, che gli torneranno poi di un'utilità straordinaria quando sarà veramente lanciato nella carriera.

Un buon portiere deve possedere una quantità di cognizioni ragguardevoli, ma ciò non basta ancora; bisogna che sia fornito di una dose di qualità personali che non si riscontrano correntemente in ogni individuo.

Passiamo ora agli impiegati superiori, classe di gran lunga la più interessante perchè da essa dipendono le sorti dell'azienda alberghiera.

I segretari e gl'impiegati d'ufficio non presentano un interesse particolare dal punto di vista che ci occupa: la loro istruzione professionale non ha un carattere speciale: impartita dalle scuole commerciali e dagli istituti superiori di commercio, ad essa si aggiungerà poi la specializzazione data dalla pratica.

Il maître d'hôtel funge in molti casi da vice-direttore: deve sorvegliare i servizi e conoscere bene il cliente. L'istruzione professionale che si esige è molto vasta, necessita una profonda conoscenza dei disparatissimi rami, che comprendono la cucina, la contabilità, la conoscenza delle lingue, ecc. Inoltre deve essere un buon psicologo, conoscere cioè rapidamente il cliente nei suoi gusti e anche nel carattere onde poterlo accontentare. Un particolare ragguaglio su questo argomento sarebbe assai interessante: ogni cliente, ogni individuo ha infatti una personalità propria più o meno spiccata, alla quale bisogna cercare di adattare il servizio.

Un maître d'hôtel dotato di educazione, d'istruzione e d'esperienza, di buone attitudini e capacità professionali, può aspirare al posto di comando della complicata macchina alberghiera. Posto delicatissimo e di grande responsabilità poichè a lui spetta la scelta del personale da reclutare, in modo speciale di quello superiore; ed è ovvio che l'avere dei collaboratori fidati e capaci, è essenziale per il buon andamento di tutta l'azienda.

Il direttore d'albergo — come chiunque sia chiamato in una maniera o nell'altra, sotto una forma o l'altra, a condurre uomini e guidarli — deve avere una personalità accentuata ed energica, che sappia imporsi nettamente non solo rispetto al personale, verso il quale manterrà le abituali relazioni che corrono generalmente tra datore di lavoro e impiegati, ma anche e soprattutto rispetto alla clientela.

All'albergatore è indispensabile una buona pratica del galateo, una buona educazione anche del sentimento, onde chiunque lo avvicini riconosca in lui una sorta di diplomatico, il quale si dispone a trattare con una certa nobiltà e finezza, e non appaia invece al cliente fattosi osservatore perspicace e conoscitore del mondo per l'esperienza acquisita, come un volgare commerciante esoso che accusi in tutto il suo atteggiamento l'avidità di guadagno e la tema di vederselo sfuggire.

Il direttore deve rivolgere una cura particolare alla cucina, alla preparazione delle vivande, alla freschezza delle merci. Deve poi essere addirittura pedantesco per la più perfetta pulizia: questa è l'elemento fondamentale per il credito di una azienda alberghiera, quindi il controllo ne è importantissimo.

Il direttore di una casa di primo ordine non deve mai avere un'aria di superiorità che possa mettere in suggezione il cliente e turbargli completamente il piacere del soggiorno, specie quando questi si senta portato alla confidenza. E per il fatto appunto che la confidenza e la considerazione che il cliente stesso si compiace di accordare alla persona del direttore dipendono direttamente dal modo di essere di quest'ultimo e dalla buona disposizione dimostrata verso la propria clientela, è chiaro che tutto il suo atteggiamento e tutte le disposizioni che esso prende devono interamente mirare a quelle attenzioni che assicurano al cliente la soddisfazione di ogni suo desiderio. E questo fatto ha un riflesso immediato sulla clientela, la quale, appartenendo — com'è naturale in un albergo di primo ordine — alla classe più elevata della società (trattisi poi di connazionali

o di cosmopoliti), tiene moltissimo a ritrovare nell'albergo l'atmosfera di buona educazione, di ordine gerarchico e di sicurezza che più risponde al suo ambiente.

In conclusione quindi l'albergo dovrebbe offrire ad ogni singolo cliente l'illusione della propria casa, di quella « casa » che viaggiando non si può portare con sè, ma che pure si ama ritrovare, magari a costo di sacrifici, ovunque si vaghi per il mondo. E l'abilità del direttore consiste precisamente e unicamente nella buona disposizione di volere e di sapere presentare ad ogni singolo cliente l'albergo come la propria casa con l'osservanza dei diversi usi e costumi. Per queste ragioni l'affare alberghiero non può essere confuso con altri commerci: in verità non è un commercio ma, secondo un'appropriatissima definizione « un'arte »: l'arte dell'ospitalità.

Tale è infatti poichè richiede delle doti affatto personali: abilità nell'intuire i bisogni, conoscenza delle necessità del vivere sociale, capacità di distinguere le esigenze di ordine psicologico e valutare intelligenze e differenze.

Quando il direttore d'albergo sappia pazientemente e con intelligenza coordinare codesto programma con tatto, lealtà e scrupolosità, egli riesce meglio che in qualunque altro modo a soddisfare gl'interessi della casa che governa.

Abbiamo così passato in rivista le diverse mansioni inerenti ai vari compartimenti di un'azienda alberghiera, e cercato di sottolineare i punti salienti e le caratteristiche di ognuna di esse. Ciò è bastato per dimostrarci quanta parte abbiano nelle svariate forme dell'impiego alberghiero, le capacità personali del singolo individuo, capacità d'intelletto, d'intuito, di giusto e rapido discernimento, che spesso valgono più della portata e della perfezione dell'istruzione professionale. Vogliamo ora mettere in raffronto i ripetuti fattori psicologici con le possibilità offerte dalla maestranza dei nostri alberghi. Siamo indotti a tentare codesto raffronto dalle considerazioni delle condizioni speciali che la natura e la storia hanno creato per il nostro Cantone.

Il popolo ticinese è di razza prettamente latina: la sua cultura, la sua storia, le sue manifestazioni artistiche sono sempre state in diretto rapporto e anzi in stretto legame con quelli della vicina Italia; la sua formazione spirituale è tipicamente italiana: La questione della tradizione italiana nel Cantone Ticino è stata oggetto di lunghe e forti polemiche, che qualche volta assunsero quasi il carattere di una vera e propria lotta per l'insana passione di qualche fanatico in odio a tutto ciò che porti il segno di italianità, passione così accecante da confondere le questioni di ordine politico ai fenomeni e ai postulati etnici e culturali.

Sulla nostra mentalità naturale si sono innestate influenze di ogni genere. Già abbiamo detto in altre pagine come per lunghi anni il nostro Cantone fosse sottomesso al governo degli Svizzeri d'oltralpe. Ma essi non ebbero nessuna influenza sulla natura intima del Ticino, che rispettarono: la subirono anzi, assorbiti e confusi con il resto della popolazione, della quale hanno completamente assimilato gli usi, le tradizioni, la lingua.

La gran voga delle stazioni turistiche ticinesi attirò da noi molti forastieri, in modo speciale svizzeri tedeschi ed anche germanici, buona parte dei quali si stabilirono definitivamente nel Cantone. Codesta affluenza non mancò di allar-

mare, fuori proposito e fuori misura, i più intransigenti sostenitori dell'italianità del Ticino. Resta però il fatto che una forte proporzione della popolazione dei nostri centri turistici attivi e la maggior parte dei dirigenti albergatori sono originari d'oltralpe, in prevalenza svizzero - tedeschi.

Ora, esaminando la questione alberghiera del Cantone Ticino, la promiscuità di due razze così differenti e diverse come sono la germanica e la latina, suggerisce qualche proposizione che reputiamo interessante.

Abbiamo visto come la maggioranza dei nostri alberghi sia gerita da confederati o da germanici coadiuvati da personale per lo più anch'esso confederato o germanico: confederati e germanici sono stati i veri iniziatori della nostra industria turistico - alberghiera. E' logico che essi abbiano impresso all'attività ospitaliera ticinese le direttive e le caratteristiche dell'ospitalità svizzera, rispettivamente germanica, le quali sono per natura se non identiche estremamente simili. Non poteva accadere altrimenti, e quanto siamo venuti esponendo sinora lo prova chiaramente.

Ora noi ci domandiamo: non è possibile nei nostri centri alberghieri — latini per razza e affinità di sentire, svizzero - tedeschi per organizzazione e direttive — provocare una fusione delle caratteristiche dell'ospitalità italiana e delle caratteristiche dell'ospitalità svizzera?

Qui si tratta evidentemente di sfumature, di quella speciale concezione e comprensione dei fattori psicologici, di quella diversità di apprezzamenti che corre fra razza e razza. Ogni associazione umana ha, secondo le sue origini etniche, un canone fondamentale comune sul quale è plasmato il suo spirito creativo, di modo che tutte le sue forme di attività riescono riconoscibili per quell'indelebile e inconfondibile incontro della razza, che distingue così nettamente le differenti produzioni umane. Se codesta impronta si palesa con maggior evidenza nelle manifestazioni artistiche, per poco che si guardino le cose da vicino, essa si rivela pure in tutto il vasto dominio della produzione. E ciò è naturale, poichè la produzione è, prima che delle mani, opera dello spirito creativo, il quale sempre lascia il proprio suggello sulle proprie opere.

Così, come già fatto rilevare, nell'arte dell'ospitalità la personalità del Direttore modello, dà il tono e il carattere a tutta quanta l'azienda. Il fattore fondamentale della personalità, che presiede la sua genesi, è il fattore etnico: la razza.

Se esaminiamo ora le caratteristiche dell'ospitalità italiana e di quella svizzero - tedesca, vediamo riflesso in ognuna di esse il particolare spirito animatore delle due mentalità. Non vogliamo dilungarci in particolari e ci limiteremo in una breve e semplice elencazione. Lo spirito tedesco calmo, metodico, privo di agilità, ma dotato in compenso della perseveranza, rigidità, e meticolosità che sono la principale sua forza, si riflette nelle caratteristiche della sua ospitalità. Ospitalità assai apprezzata, appunto per l'ordine perfetto, la meticolosa pulizia, l'uniformità, la puntualità cronometrica, che danno la impressione di una precisione in cui nulla è lasciato al caso ma tutto è previsto, ordinato e regolato

al minuto; si ha spesso la sensazione di una disciplina ferrea, di un non so che di soldatesco, che si rileva persino nel rigido saluto a piedi giunti del Maître d'Hôtel o del Portiere.

L'estro latino, dallo spirito vivace, dalla fantasia aperta che pare riflettere giosamente lo splendore del sole e del cielo, forma un netto contrasto con lo spirito tedesco. Le caratteristiche dell'ospitalità italiana, che la rendono simpatica malgrado i molti difetti, per il gusto artistico che si rivela nei particolari più insignificanti, per l'amorosa ricerca del bello, per l'innato senso estetico dell'arredamento, per lo spirito cordiale ma serio e amichevole dei dirigenti il personale.

Come si vede le due mentalità non si escludono ma si completano mutualmente. La rigidità e la pesantezza della prima sono compensate dalla spontaneità e della agilità della seconda, reciprocamente una certa trascuratezza e la poca cura dei particolari di questa sono corretti dalla meticolosità e dalla accuratezza dell'altra.

Una fusione delle caratteristiche dell'ospitalità italiana e dell'ospitalità svizzero - tedesca porterebbe senza dubbio a risultati estremamente interessanti

E' possibile tale fusione? Noi riteniamo di sì, ed in modo speciale la cosa si trova facilitata nel nostro Cantone, dove la vicinanza e l'intimità delle due razze, esistente da anni, facilita fra di esse una comprensione reciproca e favorisce una certa comunanza di idee. Ciò non vuol dire che i nostri albergatori ticinesi debbano assimilare e confondere col proprio lo spirito germanico: mantenendo sempre le caratteristiche della loro mentalità latina, essi hanno agio di asservire la parte migliore della concezione alberghiera svizzero - tedesca, che sono appunto in grado di conoscere e valutare meglio di chiunque altro per l'esperienza che ogni giorno si svolge davanti ai loro occhi.

Un'educazione e una istruzione generale e professionale accuratissima, uno studio profondo dei metodi e delle caratteristiche dell'ospitalità svizzero - tedesca possono concorrere, per le ragioni esposte a determinare una simile fusione.

La quale è un processo prettamente psicologico che influenza direttamente la personalità stessa del Direttore d'albergo. Cosa che ne facilita in modo considerevole l'attuazione, poichè è il Direttore d'albergo che impronta tutta l'attività dell'azienda. Affidato così ad un numero relativamente ristretto di menti aperte, già preparate dalla istruzione e dall'esperienza, il processo se ne troverà tanto più facilitato, specialmente ai suoi inizi.

I Ticinesi hanno la possibilità di approfittare in modo vantaggioso della lunga scuola alberghiera impartita loro dagli albergatori confederati e germanici; essi devono seguirne le esperienze, valutarne le caratteristiche, osservare infine, con occhio e mente critici, il fenomeno alberghiero importatovi d'oltralpe guidati negli apprezzamenti da quello spirito che è retaggio indistruttibile dei nostri padri: lo spirito della razza. Così soltanto sarà possibile coniugare in modo armonico e fecondo le direttive e le caratteristiche che presiedono alle due differenti espressioni produttive: latina e germanica.

CAPITOLO IV°

Le stagioni turistiche.

I centri turistico-alberghieri.

«TURISMO», «TURISTA» derivano dal verbo inglese «to tour» andare in giro, viaggiare senza scopo utilitario, per diporto o istruzione. A sua volta «to tour» deriva dall'identica radice francese «tour», che significa giro. Fare del turismo equivale dunque viaggiare per il piacere che procura il viaggio in sè stesso, e «viaggiare» va qui inteso nel suo senso più lato. A seconda della forma prescelta dal viaggiatore e dei mezzi impiegati si avrà quindi il turismo podistico (comprendente l'alpinismo in tutte le sue forme, lo sci, ecc.), il turismo automobilistico, il turismo ferroviario, il turismo nautico, il turismo aereo: forme che si completano poi molto spesso l'una con l'altra.

Ciò premesso, è facile dedurre come il fenomeno del turismo sia strettamente legato alle condizioni in cui è chiamato a svolgersi, vale a dire alle condizioni che presiedono all'atto del «viaggiare» da parte del turista.

Queste condizioni possono essere oggettive o soggettive. Oggettive saranno le comunicazioni, le strade e il loro stato, l'organizzazione alberghiera, le condizioni meteorologiche, ecc. Soggettive saranno le preferenze del turista circa la scelta del viaggio, quai mezzi, al tempo e allo spazio. L'organizzazione turistica tende quindi a far dipendere nella maggior misura possibile le condizioni soggettive da quelle oggettive. Vi riesce però solamente entro dati limiti, quel tanto cioè che le è permesso dalla natura stessa dei fattori determinanti il fenomeno del turismo, non tutti suscettibili di una organizzazione o di un controllo. Fattori suscettibili di organizzazione saranno ad esempio, le reti stradali, le reti ferroviarie, le comunicazioni in generale, l'efficienza alberghiera, ecc. I fattori che sfuggono a qualsiasi organizzazione possono avere una portata molto differente nei loro effetti a seconda delle regioni su cui agiscono. La loro azione può essere positiva o negativa, vale a dire favorevole o contraria al turismo. Assai difficile è però fare un'esatta distinzione in codesto senso, poichè certi fattori possono essere positivi per una stazione turistica e negativi per un'altra; d'altra parte, due fattori contrari possono entrambi influire in senso positivo o in senso negativo.

Prototipo di questi fattori oggettivi indipendenti sono le condizioni meteorologiche. I fattori positivi e negativi sono in tal caso rappresentati dalle diverse condizioni generali di clima, vale a dire dalle stagioni. Dal punto di vista del

turismo, si può dividere l'anno in due grandi stagioni: stagione estiva e stagione invernale. Data l'identità dei loro effetti turistici la primavera e l'autunno si possono considerare come formanti una terza stagione che chiameremo « intermedia ». Una simile divisione è naturalmente spesso in aperto disaccordo con il calendario, essa difatti tiene unicamente conto del « tempo che fa ».

Prendendo in considerazione il segno turistico del fattore meteorologico, si può stendere il seguente specchio indicante la specie della stagione:

STAGIONE			Stazione a ...	E S E M P I
Estiva	Intermedia	Invernale		
1 +	+	+	Stagione continua	Le stazioni di cura in generale.
2 +	—	—	Ad una stagione	Le stazioni balneari e alcune stazioni di montagna.
3 —	—	+	Ad una stagione	Le stazioni di sports invernali.
4 —	+	—	Ad una stagione	Lugano, Locarno.
5 +	—	+	A due stagioni	S. Moritz, Zermatt.

In pratica però una chiara distinzione tra stagioni turistiche non è sempre facile, e non riesce sempre molto netta. L'altitudine sul livello del mare, la configurazione geografica, l'influenza di correnti aeree, ecc., ecc. sono tutti fattori che possono far variare enormemente, da un luogo all'altro, la durata e la specie delle stagioni turistiche, anche trattandosi della presa in considerazione di un territorio poco esteso.

Altri elementi che hanno un'importanza rilevante nel quadro generale del turismo sono gli agenti curativi. Oltre all'atmosfera stessa delle stazioni che si trovano assai elevate (Davos, Arosa, Leysin, ecc.) e che godono quindi di tutti i benefici dell'alta montagna, bisogna ricordare gli speciali elementi terapeutici onde certe località sono dotate: sorgenti di acque termali, solforose, salsoiodiche, ecc. particolare intensità di radiazioni solari, emanazioni radioattive del sottosuolo, ecc., ecc., che sono i fattori principali del movimento turistico di determinate stazioni specifiche: le stazioni di cura. In grande maggioranza queste sono a stagione continua; cosa facilmente comprensibile dato il genere tutto proprio della loro attività. Esse usufruiscono della presenza di fattori naturali straordinari e la loro esistenza è legata a questi fattori: in compenso dipendono molto meno strettamente dalle altre stazioni dalle condizioni generali di panorama, di clima e di stagione.

Sarebbe però un errore il credere che ne siano completamente indipendenti: anche le stazioni di cura a stagione continua subiscono delle fluttuazioni nel loro movimento, ed è facile verificare come le « punte » della loro attività corrispondono alle stagioni turisticamente più propizie.

E' un errore il dimenticare completamente a proposito delle stazioni di cura l'elemento turistico. Questo è sempre importantissimo: una organizzazione turistica accurata e completa accanto a quella curativa è indispensabile. Sovente anzi le qualità curative di una stazione non formano nemmeno più l'elemento principale prevalente su tutti gli altri che relega in secondo piano le attrattive puramente turistiche: la « moda » ha anche per le stazioni di cura un valore straordinario: ed il creare la moda è compito dell'organizzazione turistica. Se si pensa a Vichy, a Baden - Baden, a Montecatini, alle grandiose realizzazioni turistiche raggiunte da quelle stazioni, alle folle di forestieri che le frequentano di cui nemmeno la metà forse si occupa della cura, ci si rende conto del grado di perfezione che può raggiungere l'intelligente sfruttamento di una fonte d'acqua termale o di qualche sorgente di fango iodato.

Una stazione di cura non può vivere attivamente senza un'adeguata organizzazione turistico - alberghiera che la completi e, lo ripetiamo, la perfezione di tale organizzazione, ha il più delle volte un'importanza uguale, se non maggiore, a quella dell'efficacia della cura stessa.

La questione delle stagioni è di capitale importanza per l'industria turistico - alberghiera. L'ideale sarebbe evidentemente la stagione senza interruzione e a ciò si studiano di avvicinarsi quanto più possibile le diverse organizzazioni turistiche, prolungando la durata delle stagioni attive: tali prolungamenti sono talvolta così considerevoli da confondere quasi la stagione invernale e la stagione estiva con una delle stagioni intermedie. Queste ultime sono infatti quelle che meglio si prestano a simili operazioni di stiramento, e qualche volta protraggono realmente la loro durata per una parte dell'estate, rispettivamente dell'inverno. Simili sforzi degli enti interessati al turismo sono più che comprensibili, poichè le stagioni morte rappresentano un ristagno in tutte le attività che dipendono dal movimento turistico. Rimandiamo in proposito alla tabelle riportate trattando delle funicolari ticinesi: le fluttuazioni del movimento forastiero a seconda delle stagioni sono visibilissime e vanno spesso da massimi di decine di migliaia a minimi di zero addirittura.

La questione non riveste minore importanza per gli alberghi: mantenere l'esercizio durante le stagioni morte può significare l'assorbimento di tutti gli utili accumulati durante la stagione attiva; d'altra parte, chiudere e riaprire l'albergo, licenziare e reclutare il personale presenta pure inconvenienti non lievi (spese rilevanti, incertezza di trovare poi al momento opportuno il personale necessario e adatto, concorrenza di altri alberghi che si mantengono aperti e che hanno quindi possibilità di approfittare di straordinari — e non rari — anticipi di stagione, ecc.).

La grande voga di cui godono oggi giorno gli sports, dovuta in gran parte alle condizioni di vita moderna, contribuisce in misura non lieve a delimitare più nettamente le stagioni turistiche. Alludiamo in particolar modo alle forme di sports più attinenti con il turismo, e cioè all'escursionismo o turismo alpino e al turismo invernale in montagna. Codeste forme di sport raccolgono, ogni anno, schiere sempre più numerose di ardenti ed entusiasti addetti d'ogni classe e

d'ogni ceto. Il movimento che ne deriva per le regioni appena adatte per tali sports è considerevolissimo. Sovente le stazioni turistiche non costituiscono che punti di partenza, zone di base dalle quali partono colonne di turisti verso le vette o i picchi circostanti o verso vasti e immacolati campi di neve.

Le cause del rapido divulgarsi del turismo alpino sono molteplici e di ordine assai diverso. Abbiamo accennato in altre pagine ai fattori, diremo così, spirituali, che fanno di questo nobilissimo sport, come in genere di tutti gli altri esercizi fisici, quasi una reazione, un antidoto al turbinoso e snervante tenore della vita odierna. Si può affermare che il turismo alpino è un fenomeno dell'età moderna. Non già che nel passato le montagne fossero ignote all'uomo. Da tempo immemorabile esso ha, per necessità, dovuto prendere contatto con loro e camparvi la vita: il valligiano per motivi inerenti alla sua attività quotidiana (alpeggio, sfruttamento del bosco, caccia, ecc.); il mercante per provvedere allo scambio dei prodotti fra nazione e nazione; il militare per assicurarsi il possesso dei valichi o per portare la guerra e la propria dominazione al di là della loro barriera. Basterà accennare alle strade che i Romani avevano tracciato non solo attraverso gli Appennini, ma in più punti della catena alpina. Se nonchè il turismo alpino di quei tempi era turismo forzato, di cui certamente si sarebbe fatto a meno volontari: caduto l'Impero romano, l'importante rete stradale alpina fu lasciata in abbandono, onde l'approccio e la traversata delle Alpi si fecero ancora più difficili e pericolosi.

Occorre salire fino a secoli vicini a noi per scorgere gl'inizi di quella frequentazione della montagna che doveva trovare il suo pieno sviluppo ed il suo intero significato nel XX° secolo soltanto. Il turismo alpino e l'alpinismo ebbero la loro rivelazione più completa e più entusiasta in Gian Giacomo Rousseau, che spinge all'estremo il sentimento d'adorazione della natura e della montagna. S'inizia l'epoca delle ascensioni vere e proprie: il Mont Vèlan nel 1779, la Dent du Midi nel 1794 sono audacemente conquistati. Le Alpi non sono più un mondo chiuso. Nel 1786 Giacomo Balmat scala per primo il Monte Bainco; cedono ad una ad una le vette maggiori: l'Ortles nel 1804, la Jungfrau nel 1811, il Finsteraarhorn nel 1812, il Monte Rosa nel 1847, il Bernina nel 1850. Si aprono intanto nuovi importanti valichi alpini con rotabili costruite a regola d'arte: il Sempione, lo Spluga, il San Bernardino, il San Gottardo, il Julier, lo Stelvio. Già abbiamo ricordato in altre pagine la conquista della montagna da parte delle ferrovie alpine. Sorgono anche i primi Clubs Alpini, ricordiamo i principali: l'Alpine Club a Londra nel 1857, primo come tale e dal quale sortirono i primi scalatori di vette; il Club Alpino Austriaco nel 1862, il Club Alpino Svizzero nel 1863 e nello stesso anno sorgeva il Club Alpino Italiano; nel 1869 il Club Alpino Tedesco, nel 1878 il C. A. Francese. Dal 1900 le ascensioni si moltiplicano all'infinito. Superate nella quasi totalità le cime maggiori, medie e minori delle Alpi, si cercano nuove vie, itinerari sempre più difficili, sempre più arditi. E' l'epoca delle « direttissime » del virtuosismo.

Ma il turismo alpino, più comunemente « alpinismo », non avrebbe potuto prendere il grande sviluppo e soprattutto la popolarità di cui gode ai nostri

tempi, se non fosse sorta tutta una organizzazione minuziosa ed accurata che cooperò al diffondersi di esso con provvide e molteplici facilitazioni. I Club Alpini, p. es., i quali con la creazione di numerosi rifugi, col tracciare una fitta rete di sentieri, con la preparazione di una vasta serie di segnalazioni, di itinerari e con l'impareggiabile organizzazione delle guide, ecc. ecc., hanno agevolato enormemente l'impresa dell'alpinista-dilettante. L'alpinismo oggi fa parte dell'organizzazione turistica generale, da cui ha ricevuto non pochi aiuti: le carrozzabili si spingono assai più addentro nelle vallate che non nei tempi passati; oltre alle grandi ferrovie transalpine, sono da ricordare le linee locali che servono vallate importantissime dal punto di vista turistico; così pure i numerosi servizi postali automobilistici, le ferrovie di montagna, le funicolari, le teleferiche, sono tutti fattori del moderno turismo alpino.

Più rapidamente ancora dell'alpinismo si è sviluppato il turismo invernale di montagna, il quale ha dischiuso tutto un mondo di bellezze meravigliose e di sani godimenti fino a pochi anni or sono ignorati. Il turismo e gli svaghi sulla neve hanno ormai acquistato un posto di prim'ordine nella vita delle Nazioni, e la loro popolarità si va estendendo e intensificandosi con ritmo continuo e accelerato. Molte stazioni alpine che prima traevano vita solo dalla frequenza estiva, sono state ora organizzate, e talvolta prevalentemente, per la stagione invernale. Altre sono sorte, nuove affatto, con un'attrezzatura sportiva, turistica e alberghiera delle più raffinate.

Il turismo invernale in montagna è una conquista recentissima (le prime paia di sci furono importate verso la fine del secolo scorso); esso deve il suo sviluppo specialmente alla guerra (la permanenza al fronte nelle alte regioni nevose impose l'uso dello sci che a guerra ultimata si diffuse in modo impenso). Lo sci divenne il mezzo tipico e indispensabile per lo sviluppo del turismo invernale, e con tutta probabilità andrà tanto più guadagnando terreno quanto più ci si renderà conto delle possibilità che esso apre a quest'ultimo.

Quella che fino a qualche anno fa era chiamata la « brutta stagione », può ora offrire, grazie allo sci, uno dei più sani e appassionanti godimenti; non c'è forse nessun altro esercizio fisico, a parte il nuoto, che più dello sciare permetta di combinare i vantaggi della fatica muscolare, compiuta in aria pura ed eccitante, al godimento che procura la velocità ottenuta con i mezzi i più semplici. Cause principali queste del grande favore di cui godette lo sci appena fu introdotto.

La diffusione e popolarità straordinaria acquistate in breve dall'alpinismo e dal turismo invernale in montagna, ebbero ripercussioni importantissime sull'industria turistico-alberghiera. L'inverno, che fino ai primi anni del dopoguerra era per tale industria la più morta delle stagioni morte, ha ora acquistato una tale importanza da uguagliare e sorpassare quella della stagione estiva. Naturalmente poi, appena vi fu un po' di spirito d'iniziativa, l'organizzazione turistica e alberghiera riuscì a incanalare la nuova e ricca corrente e a sfruttarla.

Il primo sfruttamento, ed il principale, delle qualità turistiche di una regione spetta all'industria alberghiera: da essa dipende tutto l'avvenire di una stazione.

Le migliori vie di comunicazione, i più rapidi e comodi mezzi di trasporto diventano pressochè inutili se non sono convenientemente completati da una sagace ospitalità, se la deficienza alberghiera della stazione disgusta il turista o lo costringe a partire col proposito di non più ritornare. E un turista insoddisfatto o, peggio, malcontento è il fattore più deleterio che una stazione possa avere. Per le stazioni di montagna, che stanno diventando quelle di maggior interesse turistico, data per esse la possibilità di poter usufruire di due stagioni, estiva e invernale, e che vedono crescere ogni anno la loro voga, la questione alberghiera è di importanza fondamentale, importanza che non è inferiore a quella del fattore climatico e della idoneità sportiva escursionistica della stazione stessa. Siamo persuasi che una completa e accurata organizzazione alberghiera è la condizione « sine qua non » per la vitalità di una stazione di montagna.

Più che ogni altra, una stazione di montagna esige una direzione alberghiera competente e un personale di servizio di primo ordine. Se appena è coadiuvata da una decente rete di trasporti, una perfetta organizzazione del genere può da sola « lanciare » una stazione alpina, semprechè, beninteso, quest'ultima offra possibilità turistiche. La reciproca invece non vale assolutamente: una località anche favorevolissima per il turismo estivo e invernale avrà ben poche probabilità di riuscita, se manca di un'organizzazione alberghiera oculata e intraprendente.

Le stagioni turistiche, determinate, come si è visto, dalle condizioni di clima, di altitudine, ecc., offrono un interesse tutto speciale per i territori aventi una configurazione molto varia e accidentata. E' possibile infatti che in uno stesso territorio, anche non eccessivamente esteso, si verifichino condizioni tali da permettere un susseguirsi ininterrotto di stagioni turistiche. Può, cioè, darsi il caso che mentre in una località una stagione finisce, una nuova se ne inizi per stazioni situate a pochi chilometri o a poche ore di distanza. Per l'economia generale del paese ciò equivale in pratica ad una stagione senza interruzione. Il Cantone Ticino si trova precisamente in condizioni di questo genere.

Abbiamo già esaminato in altri capitoli, sia pure in modo molto succinto, le particolarità geografiche e climatiche del nostro paese, e abbiamo fatto rilevare quante diversità esse presentino da una contrada all'altra del Cantone e quali profonde differenze distinguono il Sopraceneri dal Sottoceneri. Senza voler ripetere il già detto, richiamiamo però quelle constatazioni per far notare una volta ancora come il Ticino si presti ad una completa compensazione turistica di stagione.

L'attuale movimento turistico delle nostre regioni si limita unicamente, si può dire, alle stagioni intermedie; le stagioni estiva e invernale, richiamano da noi ben pochi forestieri. Le belle montagne, le cime ardite che coronano le nostre vallate possono soddisfare anche l'alpinista il più esigente. Il contrasto fra il clima, la struttura fisica, la natura ambiente del Sottoceneri e quelli del Sopraceneri, crea delle possibilità turistiche molto ampie e che non si esauriscono nell'offerta di una romantica passeggiata lungolago.

La regione dei laghi, idealmente propizia alle stagioni intermedie, poco si presta invece alle stagioni d'estate e d'inverno. D'estate per il troppo caldo, d'inverno per la concorrenza delle stazioni alpine. Viceversa le nostre valli — Alta Leventina, Val Bedretto, Valle di Blenio — si prestano molto bene per le stagioni estive e parecchie località anche per le stagioni invernali. La realizzazione di siffatte possibilità turistiche nelle nostre valli rappresenterebbe una completa e razionale integrazione nell'industria turistico-alberghiera ticinese, la quale potrebbe in tal modo superare le stagioni morte e aprire una nuova epoca di vita prosperosa in tante località del Cantone che ora si trovano in tristissime condizioni economiche e demografiche.

Crediamo di avere sufficientemente lumeggiata l'importanza turistica dell'alpinismo estivo, dell'escursionismo invernale in montagna e la grandissima influenza esercitata dalla generalizzazione progressiva degli sports alpini sul movimento turistico in generale e sulle stagioni turistiche in particolare. Abbiamo espressamente insistito su tali forme di turismo sportivo perchè esse interessano assai da vicino il nostro Cantone: Ottenere un'organizzazione meticolosa e uno sfruttamento intelligente delle possibilità turistiche che offre il Ticino settentrionale sarebbe procurare alla nostra industria turistico-alberghiera quei mezzi di completamento e di compensazione senza i quali essa non potrà mai fruttare in proporzione delle sue capacità.

L'attuazione deve essere operata in primo luogo dalla industria alberghiera, col naturale valido ausilio dell'organizzazione e degli enti turistici. Noi riteniamo che l'attuale inerzia del turismo nelle nostre valli è da attribuirsi principalmente ad una errata politica alberghiera: ad un accontentarsi, cioè, di mezze misure, all'impiego di tutta la scala di personale insufficientemente istruito o capace e segnatamente al fatto che tutta l'attenzione converge sui due centri impostisi da anni, dimenticando senz'altro il rimanente del Cantone. Ad eccezione della Valle di Blenio, le vie e i mezzi di comunicazione sono quasi dovunque già assai soddisfacenti, o in via di rinnovamento o di rifacimento; ciò che lascia invece a desiderare assai è l'organizzazione turistica e alberghiera nelle nostre valli. Passiamo ora in rapida rassegna le località suscettibili di diventare centri di turismo estivo ed invernale.

La Valle Bedretto, poco conosciuta ed ancor meno frequentata, ha una sola strada possibile e una organizzazione turistico - alberghiera praticamente nulla, ma viceversa presenta reali e notevoli possibilità di sviluppo turistico a due stagioni. I bellissimi campi di neve che vi si distendono vasti e numerosi possono fare la gioia degli sportivi più esigenti, e la grande varietà di escursioni di media ed alta montagna, possono portare quella valle al grado di un centro turistico interessantissimo.

Airolo e Faido, meno importanti dal punto di vista escursionistico, godono peraltro di una certa attività turistica durante la stagione estiva; attività favorita, oltre che dalla bella situazione dei due borghi, dalla presenza di qualche buon albergo; ma anche in dette due località, l'organizzazione per un razionale sfrut-

tamento turistico, è insufficiente. Lo stesso dicasi per **Ambri-Piotta** e **Rodi-Fiesso**. La funicolare che da Piotta porta al lago Ritom, potrebbe concorrere in misura non indifferente alla valorizzazione della magnifica plaga che si stende dalla Val Piora a tutta la linea del Lucomagno, e che costituisce, durante la stagione invernale, un vero paradiso per gli sciatori. Ma quanti, fra i ticinesi stessi, sanno l'esistenza di quei magnifici campi di neve?

La Valle di Blenio è particolarmente sfavorita della deficienza e dalla scomodità delle comunicazioni. Tutta la Valle si presterebbe a buone stagioni turistiche estive; la parte superiore, da Olivone sin su al Lucomagno, vanta non poche attrattive per gli sports invernali. Ma appunto per la deficienza delle comunicazioni, essa è ignorata dal forestiero. Le acque termali di Acquarossa, potrebbero offrire un buon interesse per il turismo, ma quivi pure lo sfruttamento è timido, esitante.

Bastano, ci sembra, i suesposti cenni, a dimostrare quante siano ancora le possibilità turistico-alberghiere del nostro paese e come esse siano male comprese e poco sfruttate da chi avrebbe più interesse a renderle attive e produttive. Cattiva volontà, indolenza, negligenza? No. E' quella speciale sensibilità, « l'occhio » che manca e a questo non si può porre un rimedio da un giorno all'altro. Solo quando avremo potuto formare una compiuta maestranza alberghiera, le nostre valli potranno sperare di vedere una schiera di giovani ed entusiasti ticinesi arrivare alla loro scoperta turistica e iniziarne la rinascita economica.

PARTE QUARTA

ECONOMIA e TURISMO nel CANTONE TICINO.

Negli anni più vicini a noi, il movimento turistico andò assumendo proporzioni sempre maggiori, tanto che economisti, grandi amministrazioni e governi presero in serio esame il fenomeno in sè stesso e negli effetti che da esso derivano alle diverse economie pubbliche, statali ed industriali

« Turismo » significa oggi tutto il complesso di attività per viaggio e diporto, inteso come fattore di cultura e di conoscenza reciproca fra i popoli. In relazione ai diversi mezzi di trasporto e alle singole attività personali, la sua azione ha assunto una grandissima varietà di manifestazioni, che penetra profondamente nel sistema attuale di vita, sul quale ha una sicura influenza. Il turismo nacque con lo sviluppo dei mezzi di comunicazione, cominciando dalla costruzione delle strade carrozzabili, e aumentando di intensità e di importanza con l'odierno sviluppo economico e con il progresso e la diffusione dei nuovi mezzi di trasporto.

La forma più semplice e più antica fu certamente il podismo o turismo a piedi, che ha e conserva attrattive e vantaggi propri. L'alpinismo, i campeggi sono manifestazioni turistiche di carattere speciale differenti da quelle che si giovano dei mezzi di locomozione, le sole che permettono di penetrare l'intimo delle bellezze e delle attrattive della natura, per il contatto diretto che l'individuo ha con esse. Turismo puro, sano e di grande giovamento allo spirito e al corpo, che dà il pieno godimento e la calma e sicura comprensione delle cose.

Prima dello sviluppo delle ferrovie era privilegio di pochi il poter attraversare i diversi valichi delle nostre Alpi con le vecchie ma solide diligenze federali o con vetture proprie. In quell'epoca s'iniziò l'industria alberghiera, che crebbe poi gradatamente col crescere dei mezzi moderni di trasporto, favorendo i viaggi per diporto e creando il vero « turismo ». Questa parola ha così acquistato un significato più generico: quello di persone viaggianti, significato che va tuttavia compreso con una certa moderazione, perchè da esso si devono escludere le persone che utilizzano i mezzi di trasporto per necessità di lavoro e di disimpegno delle occupazioni giornaliere e che costituiscono talvolta masse ingenti ma di limitato movimento locale, nè sono quindi da confondere con le persone comunemente distinte dall'espressione generica « turisti ». Tuttavia, se si comprende nel movimento dei forastieri tutto il traffico che arriva

sotto la forma di clienti agli alberghi, ai luoghi di cura, alle pensioni, locande, ecc., chiara appare l'importanza che si deve attribuire a questa espressione, specialmente nel campo economico, ed al suo carattere sociale generale.

Esiste tutto un complesso di attività che si ripartiscono secondo i differenti mezzi di sfruttamento turistico, e che danno origine ad altrettante iniziative industriali, commerciali, agricole. Sono sorte così delle società a forti capitali che riuniscono sotto il loro controllo servizi diversi, con una perfetta organizzazione per viaggi terrestri e marittimi: tali per esempio la Ditta Cook, la Vagoni letto e restaurant, ecc. In seguito sono sorti gli Uffici Turistici e di Informazione a diretta dipendenza delle ferrovie dei vari Stati, aventi per iscopo, di meglio facilitare il traffico ferroviario e renderlo anche economicamente accessibile a tutti.

Accanto alle iniziative intese alla regolarizzazione del movimento, furono create altre iniziative e imprese separate, che rappresentano ognuna una sola parte delle attività secondarie, ma che sono tutte fra loro affini e partecipanti al complesso enunciato sotto il nome generale di « turismo ». Ferrovie, automezzi, podismo, alpinismo, alberghi e industrie affini di arredamento, esercizi pubblici diversi, industrie meccaniche ed elettriche, produzione e fornitura di mezzi di sussistenza, nonchè molteplici altre piccole manifestazioni di artigianato locale, caratteristiche in ogni paese, corrispondono insieme a formare la massa di movimento e di produzione che interessano infinite attività, alimentano ed accelerano la circolazione del denaro attraverso tutta un'organizzazione economica determinante il benessere generale.

Tali aziende traggono talvolta la loro esclusiva ragione di vita dal movimento turistico, e giungono persino a seguire con la propria organizzazione le correnti di forestieri nei luoghi dove, secondo la stagione, essi affluiscono in maggior numero. Ma anche prescindendo da codesto interesse degli accennati gruppi di aziende più a contatto con il traffico turistico, si deve considerare che il viaggiatore alimenta ed accelera la circolazione del denaro a traverso l'organismo del paese, portando un'adeguata remunerazione del lavoro e del capitale. Siffatto ordine di vantaggi va posto in relazione col consumo che il turismo provoca, contribuendo allo sviluppo delle industrie fornitrici del materiale necessario (dal « Manuale del Turismo » anno 1935).

E' quindi cosa interessante lo stabilire l'entità e la misura degli apporti del turismo alle finanze pubbliche del nostro Cantone ed a quelle delle imprese e degli enti privati. Abbiamo fatto delle indagini e ne riassumeremo il risultato in alcune tabelle statistiche. Osserviamo però che le cifre esposte vanno considerate con una certa riserva, perchè in parecchi casi abbiamo dovuto accontentarci di calcoli e dati approssimativi su accertamenti da noi raccolti in via privata, e che non possono quindi sempre essere completi, nè aspirare ad una esattezza assoluta.

Per mostrare all'evidenza il valore dell'apporto finanziario del turismo alle finanze pubbliche e all'economia generale, esporremo dapprima dati esatti sulla situazione finanziaria cantonale, e vi faremo seguire i dati risultanti dalle dette

nostre indagini. In altre pagine abbiamo già presentato, nel modo più schematico, la situazione economica del nostro Cantone e quella in cui trovasi la sua industria e la sua agricoltura. Stabilita così una base di confronto, il riferimento all'apporto del turismo potrà farsi più facilmente ed in modo chiaro e quasi automatico.

Questa parte del lavoro sarà divisa come segue:

Sezione I. Condizioni economiche del Cantone Ticino, con tabelle comparative per il periodo dal 1928 al 1933 comprendenti:

A) Debito pubblico e situazione finanziaria del Cantone;

B) Situazione finanziaria dei principali Comuni del Cantone.

Sezione II. Importanza del Turismo per le finanze pubbliche e per l'economia nazionale.

Sezione III. Influenza del Turismo sulla vita economica del paese.

SEZIONE I^a

CONDIZIONI ECONOMICHE DEL CANTONE TICINO.

Grazie alla cortese compiacenza della Segreteria del Lod. Dipartimento delle Finanze, abbiamo potuto avere i rendiconti annuali dello Stato e dei principali Comuni del Cantone, i cui dati sono esposti nelle tabelle che seguono, onde precisare, con il rigido linguaggio delle cifre, le condizioni economiche dello Stato e dei maggiori centri.

La situazione generale del nostro paese, che non versa in difficoltà maggiori di quelle di qualche altro Cantone confederato, venne già ampiamente commentata nella stampa e nelle diverse pubblicazioni di autori competenti e di scrittori forbiti (citiamo ad esempio il recentissimo volume del Prof. Calgari « Quando tutto va male ») ed è ormai da tutti conosciuta: crediamo nondimeno interessante di raccogliere in succinto i dati esatti che la concernono. Le statistiche che seguono prospettano il debito pubblico, consolidato e fluttuante, e i bilanci comunali di Bellinzona, Lugano, Chiasso, Mendrisio, Locarno, Brissago, Biasca, Malvaglia, Olivone, Faido ed Airolo.

Questa Sezione vuol essere semplicemente una introduzione all'ultima breve chiusa del nostro lavoro: non entreremo quindi in particolari, le cifre esposte non richiedono nessun speciale commento, esse sono molto, anzi fin troppo eloquenti. A maggior chiarezza ed anche a facilitare confronti, abbiamo raggruppato in ogni tabella i dati concernenti diverse annate, e cioè il periodo che va dal 1928 al 1933. Per il calcolo del debito pubblico cantonale, abbiamo distinto in due tabelle separate il debito fluttuante da quello consolidato; per i Comuni, invece, dato soprattutto il minor interesse di una distinzione ed anche a titolo di brevità, abbiamo esposto la cifra globalmente.

A. Debito pubblico e situazione finanziaria del Cantone.

L'ammontare del debito cantonale consolidato, per il periodo dal 1928 al 1933, risulta come segue:

1928	1929	1930	1931	1932	1933
Fr. 44.615.196	Fr. 44.531.907	Fr. 49.529.837	Fr. 43.521.922	Fr. 43.554.595	Fr. 51.279.201

Per lo stesso periodo di tempo, il debito fluttuante presentava le seguenti variazioni:

1928	1929	1930	1931	1932	1933
Fr. 4.907.073	Fr. 4.834.303	Fr. 7.651.967	Fr. 7 975.031	Fr. 11.132.195	Fr. 10.024.317

Facciamo osservare che per il calcolo furono conteggiate le seguenti poste:

Cassa pensioni impiegati statali

» » docenti

» » gendarmi

Fondi speciali

Assicurazione scolastica

Espropriazione

Ferrovie Luganesi

Servizio Cassa dello Stato

Così ad esempio per l’anno 1933, il debito fluttuante (secondo dati ufficiosi) è costituito nel seguente modo:

Cassa pensioni impiegati statali		Fr. 3.042.885,—
Cassa pensioni docenti		» 2.242.403,—
Cassa pensioni gendarmi		» 1.020.571,—
Fondi speciali		» 1.732.643,—
Assicurazione scolastica		» 84.040,—
Espropriazioni		» 85.040,—
Servizio Cassa dello Stato		» 110.000,—
Totale		Fr. 10.024.317,—

Come ricordammo in precedenti capitoli, il grande aumento del debito pubblico è dovuto a molte complesse ragioni (isolamento commerciale ed economico, questione daziaria e doganale, ecc.) sulle quali non è opportuno ritornare. Rileviamo tuttavia che parte dell’aumento, tanto del debito consolidato quanto del debito fluttuante, è dovuto alle molteplici migliorie e parziali ricostruzioni onde la nostra rete stradale è stata ed è oggetto. Citiamo due cifre:

Nel 1928 l’ammontare delle espropriazioni fu di fr. 14.924 in cifra tonda; nel 1930 fu di franchi 19.790; se confrontiamo queste cifre con quelle della tabella esposta più sopra (espropriazioni 1935 = fr. 84.040), l’aumento risulta notevolissimo, ma esso è dovuto ad una causa transitoria ed eccezionale, alla necessità cioè di provvedere alle correzioni stradali. Sulla opportunità dei sacrifici imposti in proposito alla popolazione ticinese, richiamiamo quanto si legge in proposito nel Capitolo sulle Strade.

Pur volendo evitare in questo studio qualsiasi polemica, non possiamo però tralasciare di rilevare come il 60% del debito fluttuante sia dovuto alle pensioni degli impiegati statali, dei docenti e gendarmi. Sono a tutti note le critiche

mosse a più riprese, e dalla stampa cantonale e in seno alle Commissioni del Corpo Legislativo, al numero eccessivo del personale a dipendenza dello Stato. Critiche le quali, se fondate (e il condizionale è in questo caso un semplice eufemismo), dovrebbero suggerire un serio esame della questione e portare ad una semplificazione di tutta la faraggine amministrativa, onde proporizzarla alle necessità dei 150.000 abitanti del Cantone, sollevando così sensibilmente le troppo gravate finanze pubbliche.

Dai dati precedenti risulta evidente il continuo aumento del debito cantonale il cui importo per gli ultimi anni è il seguente:

1928	Fr. 49.522.269,—	1931	Fr. 51.496.953,—
1929	» 49.366.310,—	1932	» 55.386.789,—
1930	» 51.181.804,—	1933	» 61.303.598,—

Naturalmente, di fronte a queste passività stanno delle poste attive, le principali delle quali sono costituite dal gettito delle imposte e delle varie tasse fiscali; attività tuttavia insufficienti a colmare il vuoto che ogni anno si scava sempre più profondo nelle finanze pubbliche e che poi si riflette in un sempre maggiore gravame fiscale sulle finanze private.

Ora è noto che ogni sano principio di economia politica consiglia di mantenere il gravame fiscale entro un dato limite oltre cui si cade nel consumo delle sostanze private e quindi nella diminuzione della capacità finanziaria dello Stato.

La situazione finanziaria dello Stato ticinese, riassunta in poche cifre, risulta come segue:

Anno	Eccedenze attive	Eccedenze passive
1928	— —	Fr. 17.048.420,—
1929	— —	» 12.965.838,—
1930	— —	» 13.906.006,—
1931	— —	» 16.864.735,—
1932	— —	» 21.032.273,—
1933	— —	» 26.100.698,—

B. Situazione finanziaria dei principali Comuni del Cantone.

Conti relativi - Eccedenze attive - Eccedenze passive.

Per una più completa idea della situazione economica generale e delle finanze del Cantone, crediamo opportuno di esporre in riassunto i saldi dei bilanci dei principali Comuni del Cantone per gli anni tra il 1928 ed il 1933. Onde avvicinare con la maggiore attendibilità la realtà della situazione, abbiamo aggiunto nelle tabelle i dati relativi alle aziende municipalizzate. I Comuni interessati dalla nostra inchiesta sono:

Bellinzona, Lugano, Chiasso, Mendrisio, Biasca, Malvaglia, Olivone, Faido, Airolo, Locarno, Cevio, Muralto; di essi otto hanno fornito, con grande cortesia, tutte le informazioni richieste: esprimiamo loro i migliori ringraziamenti.

Il risultato della nostra inchiesta riflette la maggioranza delle regioni del Cantone e crediamo pertanto di poter ritenere che gli elementi forniti rendono nel loro insieme, una immagine abbastanza fedele della situazione reale.

Uno studio approfondito e minuzioso delle tabelle che facciamo seguire, sarebbe oltremodo interessante ed utile per gli apprezzamenti critici che ne risulterebbero rispetto alle varie attività e alle diverse possibilità produttive, e per molteplici confronti ricchi di insegnamenti che una simile inchiesta renderebbe possibili. Esso fornirebbe ampia materia ad un intero saggio, i cui risultati presenterebbero certo un eccezionale valore di pratica attualità. Ci accontentiamo di accennare a codesto vasto campo di studio, che merita di essere rigorosamente esplorato. L'addentrarvi esulerebbe dal nostro compito e ci porterebbe lontano dall'oggetto del presente studio. Per ovvie ragioni di opportunità e di concisione facciamo quindi seguire i dati da noi raccolti, raggruppati in tabelle e spogli d'ogni commento che non sia strettamente indispensabile alla lettura e comprensione, quindi, alla valutazione critica soggettiva che le tabelle stesse possono suggerire.

1. COMUNE DI BELLINZONA.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende muunicipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	7.100.273	1 901.793	— —	2.364.777
1929	7.908.414	1.060.814	— —	2.524.773
1930	8.694.506	1.150.315	— —	319.291
1931	8.798.002	1.086.056	— —	418.427
1932	8.913.507	1 004.564	— —	267.867
1933	8.733.090	915.115	— —	429.861

Nella tabella che precede, come in tutte quelle che seguono, tralasciamo i decimali, le cifre esposte essendo arrotondate per approssimazione.

Nelle Aziende municipalizzate sono investiti i capitali occorrenti per il servizio dell'acqua potabile e per quello della energia elettrica.

2. COMUNE DI LUGANO.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	13.450.819	13.563.062	— —	1 022.712
1929	13.405.824	14.075 727	— —	828.242
1930	12.988.980	11.961.584	— —	928.596
1931	12.990.626	13.371.452	— —	348 754
1932	12.646.808	14.892.472	— —	642.956
1933	12.637.807	15.359.264	— —	95.355

Nell'ammontare del debito comunale sopra indicato non sono compresi i prestiti alle Aziende municipalizzate, e nel calcolo delle eccedenze non si è tenuto conto dei bilanci delle dette Aziende. Computando i dati relativi a queste ultime, che nella gestione del Comune di Lugano hanno un'importanza considerevolissima, risulta che le loro attività arrivano a colmare non solo le passività corrispondenti, ma anche la eccedenza passiva dell'esercizio comunale. Dall'esame della situazione dell'esercizio finanziario generale del Comune, la tabella delle eccedenze attive e delle eccedenze passive risulta come segue:

Anno	Eccedenze attive	Eccedenze passive
1928	4.081.894	—
1929	4.719.255	—
1930	4.294.504	—
1931	4.098.286	—
1932	5.297.624	—
1933	5.272.039	—

Le Aziende municipalizzate luganesi sono: Parco e Villa Ciani; Giardini Pubblici; Fondazione Caccia; Case Operaie; Masserizi; Bagno Spiaggia; Cassa Ammalati; Acquedotto; Officina Gas; Macello Pubblico; Funicolare Lugano-Stazione; Azienda Elettrica; Tramvie Elettriche; Civico Ospedale.

3. COMUNE DI CHIASSO.

Sono investiti nelle Aziende municipalizzate del Comune di Chiasso i capitali occorrenti per il Macello Pubblico e la Cassa Associazioni; per le due più importanti aziende, e precisamente l'Azienda Elettrica e l'Azienda Acqua Potabile, vennero invece emesse delle obbligazioni separate che non sono comprese nelle cifre della tabella che segue:

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	2.142.711	675.000	176.084	—
1929	2.130.778	565.017	75.304	—
1930	2.125.806	561.015	2.745	—
1931	2.145.992	557.017	—	40.266
1932	2.975.650	553.017	—	28.942
1933	2.698.032	549.017	—	69.970

4. COMUNE DI MENDRISIO.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	1.672.500	738.700	—	187.300
1929	1.562.500	760.800	—	158.400
1930	1.510.800	814.600	—	128.900
1931	1.406.500	813.900	—	95.300
1932	1.349.600	782.100	—	77.700
1933	1.330.900	803.000	—	38.100

5. COMUNE DI BIASCA.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	223.222	96.499	?	?
1929	207.007	96.319	?	?
1930	197.507	?	?	?
1931	198.007	51.638	?	?
1932	207.884	78.031	?	?
1933	319.111	837	?	?

6. COMUNE DI MALVAGLIA.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	83.500	— —	— —	32.762
1929	80.500	— —	— —	32.762
1930	77.500	— —	— —	32.762
1931	74.500	20.000	— —	24.330
1932	71.500	111.000	— —	18.080
1933	68.500	111.000	— —	44.287

7. COMUNE DI OLIVONE.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	89.500	65.000	— —	4.500
1929	88.500	65.000	— —	3.500
1930	102.500	65.000	— —	27.500
1931	118.500	65.000	— —	30.284
1932	150.000	65.000	— —	35.835
1933	185.000	64.000	— —	39.714

8. COMUNE DI LOCARNO.

Anno	Ammontare del debito comunale	Investimenti in aziende municipalizzate	ECCEDENZE	
			attive	passive
1928	3.430.500	1.284.134,11	— —	3.728,88
1929	3.367.000	1.348.011,37	— —	15.406,96
1930	4.736.000	1.352.013,40	161.40	— —
1931	4.651.500	1.364.867,07	— —	6.340,79
1932	5.920.500	1.373.618,52	— —	6.860,99
1933	6.776.000	1.501.865,51	— —	66.914,40

SEZIONE II^a

IMPORTANZA del TURISMO per le FINANZE PUBBLICHE e per L'ECONOMIA NAZIONALE.

Più volte nel corso di questo lavoro abbiamo rilevato la complessità e il valore degl'interessi che legano il turismo alle altre attività economiche. Veramente non si può quasi più parlare con proprietà di una pretta industria turistica a sè stante, perchè esistono numerose attività, connesse fra loro e tutte intimamente tributarie del movimento dei forestieri; attività che costituiscono il complesso economico già da noi definito col nome di industria turistico-alberghiera. Queste attività le abbiamo raggruppate in due grandi categorie: industrie di trasporto e industrie alberghiere, ma è certo che molti elementi, pure strettamente avvinti al fenomeno turistico, sfuggono ad una classificazione tanto semplice. Crediamo tuttavia di averne esaminati i principali o quelli almeno che più toccano il nostro Cantone.

Esamineremo ora brevemente l'influenza del fenomeno turistico sulle finanze dello Stato e sull'economia pubblica. Con l'aiuto di qualche tabella statistica, abbiamo schizzato le difficili condizioni finanziarie in cui si trova il Canton Ticino. Reputiamo pertanto opportuno di esaminare il contributo del turismo alle finanze pubbliche, contributo che rappresenta indubbiamente un validissimo aiuto, senza del quale la nostra situazione da difficile che è potrebbe farsi difficilissima. Infatti tutte le attività accennate più sopra, in quanto sono legate alla proprietà di beni immobili e mobili o in quanto producono un reddito, vanno soggette alle varie tasse e imposizioni che alimentano il bilancio dello Stato. Trattasi quindi di gettiti fiscali che, con le tasse di cura e di soggiorno, si possono definire le fonti del diretto contributo del turismo allo Stato. Oltre a queste, altre ne esistono che, sebbene meno apparentemente, rappresentano tuttavia un notevole contributo alle casse comunali, cantonali e federali, e si può affermare che una quotaparte delle spese dei forestieri affluisce direttamente od indirettamente alle stesse, sotto forma di tributo delle imprese interessate al movimento o di pagamento dei servizi amministrati da tali enti.

Quale contributo indiretto ricorderemo anzitutto il forte contingente di viaggiatori che il traffico turistico apporta tanto alle F. F. quanto alle ferrovie regionali ed alle imprese di trasporto in generale. Da tali enti statali o privati, lo

Stato percepirà sempre un utile, e ciò sotto forma di imposizioni sul reddito. Ci limiteremo a rilevare come una buona parte degli utili che lo Stato ne ricava per mezzo del fisco sono in fondo un risultato del fenomeno turistico. Un'altra forma di contributo indiretto è data dall'aumento del gettito dell'imposta indiretta provocata dal turismo. Nelle stazioni dei forestieri e di cura si ha sempre un forte consumo di articoli di specialità, di lusso, che sono appunto quelli su cui più grava l'onere fiscale indiretto. Non è naturalmente possibile stabilire con sufficiente approssimazione o con bastante possibilità di esattezza, dei dati concernenti codesti contributi alle finanze pubbliche: essi variano col variare delle stagioni turistiche, e l'operazione di vaglio è quanto di più delicato ed empirico si possa immaginare. Appare ad ogni modo accertato, che i contributi indiretti debbono essere assai rilevanti, se possono controbilanciare, almeno in parte, le perdite causate al Cantone dagli ordinamenti introdotti dalle due Costituzioni e dalle restrizioni tariffarie federali del 1848 e del 1874, nonchè dai dissesti bancari, il cui contraccolpo sulla economia cantonale non si è ancora eliminato.

Crediamo di poter classificare senz'altro nella categoria delle contribuzioni dirette del turismo allo Stato, il gettito delle imposte sulla sostanza e rendita dell'industria alberghiera e quello delle tasse di patente d'esercizio. Secondo le medie stabilite dalla S. S. H., il contributo alle imposte comunali, cantonali e federali da essa date, si aggira sulla media di fr. 50,88 per letto ed anno per le imprese annuali e per quelle di una stagione, contributo che rappresenterebbe, nei confronti di quello della nostra industria alberghiera, una somma di oltre 600 mila franchi annui. Quanto all'imposta cantonale, in base ai dati che abbiamo potuto accogliere personalmente (non esiste difatti nessuna statistica cantonale in proposito), siamo arrivati a stabilire una media di fr. 25,3 per letto d'ospite, ciò che rappresenterebbe per la Cassa cantonale un'entrata di franchi 307.142 (approssimativamente); cifra che rispetto al gettito totale delle imposte cantonali — f. 4.350.000 per l'anno 1933 — dà il rapporto del 7%. Abbiamo ragione di credere che essa rispecchi con sufficiente approssimazione la situazione reale: sarebbe però assai istruttivo ed utile che il lod. Dipartimento cantonale delle Finanze allestisse una statistica esatta, la quale faciliterebbe in larga misura eventuali studi in materia. Siamo invece riesciti a raccogliere dei dati esatti sulle tasse di patente d'esercizio pubblico, e li riassumiamo nella tabella seguente:

	1930	1931	1932	1933
ESERCIZI PUBBLICI	523.360,27	520.831,35	620.665,60	548.403,80
Kursaal, Sala da giuoco, ecc . .	3.275,—	2.780,—	2.860,—	3.070,—
Totale	526 635,27	523.611,35	623.525,60	551.473,80

Come si vede, sono cifre tutt'altro che trascurabili. Un'ulteriore forma assai importante di contribuzione del turismo consiste nelle tasse di soggiorno e di cura pagate direttamente dal forestiero. Sgraziatamente però non ci fu possibile raccogliere in tavole sintetiche i dati relativi per il nostro Cantone. Anche in questo campo non esiste un'organizzazione unica e ordinata. Le tasse in parola sono di competenza dei singoli Comuni, che le applicano — o non le applicano — a seconda dei propri privati criteri. E' quindi assai difficile raccogliere in un quadro statistico dati che, evidentemente, sono assai disparati. Una regolamentazione unica delle stesse sarebbe, a nostro avviso, assai opportuna e darebbe sicuramente buoni risultati, sotto forma di un aumento di utili. La questione merita comunque una maggiore attenzione da parte delle nostre autorità dirigenti.

Diamo, a titolo informativo e dimostrativo, la tabella degli introiti dovuti alle tasse di cura e di soggiorno nel vicino Regno d'Italia, applicate secondo una assai precisa direttiva:

PROVENTI DELLE IMPOSTE DI CURA E DI SOGGIORNO IN ITALIA (anni 1929-1932)
(dal « Manuale del Turismo » edizione Touring Club Italiano)

	1929	1930	1931	1932
Imposta di cura	L. it. 555.548	10.349.220	9.211.472	6.963.916
» di soggiorno	» 21.112.482	20.392.850	17.900.725	15.890.908
Totale	L. it. 31.668.040	30.742.070	27.112.197	22.854.824

Di questi notevolissimi introiti beneficia tutta quanta la organizzazione statale: così, ad esempio, l'Opera Maternità ed Infanzia, sussidiata con il 25% del prodotto complessivo di tali tasse.

Se invece del movimento dei forestieri in tutto il suo complesso, consideriamo soltanto il movimento dei turisti stranieri, possiamo attribuire al fenomeno turistico la funzione di attività di esportazione. Ogni turista straniero può essere considerato come un importatore di valuta a causa delle spese che egli fa sia usufruendo dei mezzi di trasporto, sia procurandosi l'alloggio e il vitto, come molteplici altri disbori per svaghi, compere minute, ecc. Questi effetti economici del fenomeno turistico, cioè la vendita di prestazioni ai forestieri, si identificano dunque con quelli del commercio di esportazione. La differenza materiale esiste soltanto nella assenza della contropartita, vale a dire, della merce esportata: motivo per cui si suol parlare di « **esportazioni invisibili** » del turismo. Non è quindi affatto inopportuno intrattenersi del turismo in rapporto alla bilancia commerciale dei pagamenti. Al turismo spetta anzi il merito di essere il principale fattore dell'equilibrio di quest'ultima. E' noto che la Svizzera è tributaria dall'estero per acquisti di ingenti quantità di materie prime e di prodotti finiti, non sufficientemente bilanciati dall'esportazione di prodotti agricoli, manufatti o industriali nazionali. Le cause di codesto squilibrio sono varie: impossibilità effettiva di produrre nei limiti del territorio nazionale tutto il fabbisogno della vita

del paese è impossibilità, che chiameremo intellettiva, vale a dire dovuta o ad ignoranza o a falsi preconetti di favoritismo per prodotti stranieri, preconetti generalmente errati e che sono spesso identificabili con lo snobismo. Non crediamo necessario nè opportuno entrare in particolari, e non ci sembra neppure il caso di ricordare l'importanza economica e nazionale dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti.

Ricorderemo l'istituzione della « Settimana Svizzera », che ha per l'appunto lo scopo di far conoscere nella Confederazione i prodotti svizzeri e di diffonderne la consumazione. Malgrado questo e altri provvedimenti, meno evidenti ma non meno importanti, l'entità delle esportazioni è lungi dall'arrivare a bilanciare quella delle importazioni e l'equilibrio della nostra bilancia economica sarebbe irrimediabilmente compromesso senza l'intervento del fenomeno turistico. Infatti la partita principale che contribuisce a ristabilire l'equilibrio della bilancia commerciale, è appunto costituita dalle spese effettive degli stranieri durante il loro soggiorno da noi, ossia il loro apporto di valuta.

Tale fenomeno non va naturalmente considerato in modo unilaterale; si deve tener conto anche della partita passiva, ossia delle spese che fanno i nostri connazionali nei loro viaggi all'estero. Dunque: le spese degli svizzeri all'estero, da un lato, e quelle degli stranieri nella Svizzera, dall'altro, formano la cosiddetta « bilancia turistica », il cui saldo, largamente attivo, ha superato nel 1929 (l'ultimo anno in cui sia stato fatto uno studio in proposito) il mezzo miliardo di franchi. Diamo qui sotto due tabelle assai interessanti: quella compilata dalla S. S. H. nell'anno 1929, e quella, recentissima, pubblicata a cura del Touring Club Italiano, la mirabile organizzazione del vicino Regno.

CALCOLO DELLA BILANCIA TURISTICA SVIZZERA
(anno 1929).

Secondo i dati raccolti dall'Ufficio Centrale della S. S. H., la media degli incassi della industria alberghiera svizzera per l'anno 1929 è di fr. 22,92 per ogni pernottazione di ospite. Questa cifra media degli introiti applicata all'insieme dei 22.947.400 pernottamenti calcolati per la Svizzera nel 1929, dà per l'industria alberghiera un introito totale approssimativo di

fr. 525.936.000

Sul numero totale degli ospiti, gli svizzeri rappresentano il 60%. Supponendo che la durata del loro soggiorno e quello degli stranieri sia uguale, si possono attribuire agli ospiti stranieri 13.498.400 pernottamenti. D'altra parte, si può ammettere che la maggioranza di questi sia discesa nei migliori alberghi e stimare quindi da fr. 25 a fr. 27 l'ammontare medio delle fatture di albergo, per giorno. Gli incassi provenienti dai clienti svizzeri sono così valutabili a fr. 175.000.000 e quelli provenienti dagli ospiti forestieri a

fr. 350.000.000

A tale cifra occorre aggiungere le spese accessorie degli stranieri per compere (articoli correnti e di lusso), escursioni, acquisti dei biglietti di ferrovia, affrancature postali, concerti, teatri, mancie, ecc. Ci atteniamo ad un limite assai modesto valutando tutte queste spese nel 70% circa delle spese di albergo

fr. 250.000.000

Nel 1929 le spese degli ospiti stranieri sono dunque ammontate approssimativamente a

fr. 600.000.000

Dalla somma enunciata, bisogna dedurre le spese dei turisti svizzeri per il loro soggiorno di vacanza e altri viaggi all'estero. La S. S. H. calcola codeste spese a circa la metà di quelle fatte dagli svizzeri negli alberghi in patria: si ottiene di conseguenza, per il 1929, un totale di esportazione monetaria dovuta a turisti svizzeri di

fr. 90.000.000

La bilancia turistica per il 1929 si chiude quindi con un saldo attivo di

fr. 510.000.000

(Da « Aperçus et tableaux statistiques pour l'année 1929 », pubblicato dalla S. S. H. a Basilea nel dicembre 1932).

Ciò significa che il reddito netto del turismo straniero nella Svizzera per il 1929 è stato di mezzo miliardo (in cifra tonda). Se confrontiamo questa cifra con la bilancia delle importazioni ed esportazioni, vediamo che il turismo internazionale fornisce l'apporto principale per l'equilibrio della nostra bilancia economica. Raccogliendo infatti in una tabella i dati suesposti e confrontandoli con il movimento mercantile di frontiera si ha (sempre per il 1929):

BILANCIA COMMERCIALE			BILANCIA TURISTICA		
IMPORTAZIONE	ESPORTAZIONE	Saldo passivo	Spese degli stranieri in Svizzera	Spese degli Svizzeri all'estero	Saldo attivo
2.783.852.000	2.104.455.000	679.397.000	600.000.000	90.000.000	510.000.000

Dal confronto dei due saldi, emerge il rapporto percentuale di quello della bilancia turistica che concorre col 75,80% all'equilibrio della bilancia commerciale. Sarebbe assai interessante poter stabilire una bilancia turistica concernente unicamente il Cantone Ticino e confrontarla colla bilancia commerciale cantonale; opiniamo che la percentuale del 75% sarebbe ancora sorpassata. Non ci è possibile esporre dati in proposito, poichè malgrado molti tentativi non siamo riusciti a raccogliere informazioni che ci permettessero la costruzione di una tabella comparativa.

Dal « Manuale del Turismo » edito dal Touring Club Italiano, riportiamo il seguente interessante quadro concernente la bilancia commerciale e quella turistica italiana per gli anni 1929 e 1930. ,

BILANCIA COMMERCIALE			BILANCIA TURISTICA		
IMPORTAZIONE	ESPORTAZIONE	Saldo passivo	Spese degli stranieri in Italia	Spese degli Italiani all'estero	Saldo attivo

1929

21.665.000.000 | 15.236.000.000 | 6.429.000.000 || 2.418.000.000 | 316.000.000 | 2.102.000.000

1930

7.413.000.000 | 5.980.000.000 | 1.300.000.000 || 1.300.000.000 | 180.000.000 | 1.102.000.000

Il rapporto percentuale fra i due saldi è del 33% per il 1929 e del 78% per il 1930.

Terminiamo questo paragrafo che, pur nella sua brevità riteniamo sufficiente per dimostrare l'importanza acquistata dal fenomeno turistico nella vita economica delle nazioni e del nostro piccolo paese, riportando un raffronto significativo fra il reddito lordo dell'industria alberghiera svizzera e quello degli altri rami dell'economia nazionale. La cifra rappresentante il rendimento della industria alberghiera svizzera, è stata calcolata dalla S. S. H. mentre le cifre che si riferiscono alle altre attività sono state attinte al Quaderno n. 7, edizione 1930 dei rilievi e valutazioni statistiche del Segretariato Svizzero dei Contadini.

Reddito lordo dell'agricoltura,	1,4 miliardi di fr.
Industrie d'esportazione	1,0 » » »
Industrie, artigianato e commercio interno	2,8 » » »
Affitti, eccedenze degli investimenti all'estero, traffico	0,8 » » »
Reddito lordo dell' industria alberghiera svizzera	0,5 » » »
TOTALE	<u>6,5 miliardi di fr.</u>

Il reddito dell'industria alberghiera svizzera rappresenta quindi il 7,6% del reddito totale della nostra economia nazionale.

La persistente crisi generale di carattere internazionale, ha gravemente influito sui risultati della Bilancia Commerciale Svizzera di questi ultimi anni ed in modo assai sensibile su quella dell'industria turistico alberghiera e su quella della esportazione: quest'ultima dai 3 miliardi e 227 milioni del 1930, è discesa nel 1934 a soli 742 milioni.

SEZIONE III^a

INFLUENZA del TURISMO sulla VITA ECONOMICA del PAESE.

Se dall'esame delle statistiche del movimento dei forestieri, delle liste e tabelle d'imposta e tassazione, delle tabelle del movimento ferroviario del traffico d'importazione e di esportazione, si può dedurre in modo abbastanza esatto la misura in cui il traffico turistico in generale e l'attività dell'industria turistica alberghiera interessano la situazione economica finanziaria di un paese (apporto fiscale, influenza sulla bilancia commerciale dei pagamenti) assai meno agevolmente si può determinare la misura esatta in cui il fenomeno turistico interessa la vita intima del paese, l'economia generale, l'attività privata.

Che il fenomeno turistico debba essere tenuto presente anche come fenomeno sociale, principalmente dal punto di vista culturale e sanitario, è cosa che ci sembra affatto ovvia. Quando potessimo isolare il movimento turistico vero e proprio, ossia quello indipendente da ragioni di affari, troveremmo che una buona parte di esso è causata da motivi di salute. Oltre alla possibilità di cure specifiche valorizzate dall'organizzazione turistica di molti centri dotati di speciali prerogative salutari, esso consente e favorisce anche la benefica influenza morale e fisica che può avere in molti casi la distrazione di un viaggio o anche il semplice cambiamento d'ambiente.

Vi sarebbe anche parecchio da dire sulle grandi influenze che il turismo esercita sulla cultura e l'educazione del popolo: interessantissimo tornerebbe lo studio dell'importanza di tali influenze, della misura con cui esse contribuiscono a migliorare ed elevare i sentimenti, i gusti, e far conoscere e volgarizzare le creazioni del genio artistico e scientifico. Limiteremo tuttavia il nostro esame alle considerazioni di ordine puramente pratico riflettenti il turismo e l'attività produttiva industriale commerciale del nostro paese, in quanto a fenomeni reciprocamente vincolati da comuni interessi che a vicenda si completano si compendiano.

Come abbiamo osservato, è difficilissimo fare in questo campo un esame integrale e conclusivo, tanto vari e di tanto mutevole portata essendo i complessi rapporti che intercorrono fra turismo e attività economica generale. Soprattutto difficile e delicato è il separare gli elementi caratteristici delle aziende che contemporaneamente ad una attività strettamente legata al turismo ne svolgono un'altra in un campo affatto diverso. Così, ad esempio, una fabbrica di mobili riuscirà ad avvantaggiarsi assai dello sviluppo turistico di una data regione in

conseguenza di un assai sensibile aumento, che potranno, in un dato periodo di tempo, risentire lo smercio dei suoi prodotti e la relativa produzione. Sarebbe quindi un errore negare alla fabbrica in questione una diretta interessenza nella industria turistica alberghiera, ma sarebbe anche un errore il considerarla come parte di quest'ultima. Un aumento dello sviluppo alberghiero influirà direttamente sulla detta azienda determinando una maggiore produzione per effetto del maggiore smercio, e quindi un aumento di utili; ma è evidente che gli alberghi, i ristoranti, ecc. non saranno i soli clienti. La medesima osservazione vale per la industria edile, che, specialmente a Lugano e Locarno, ha ricevuto uno straordinario impulso dall'industria turistica - alberghiera. Il rinnovamento, gli abbellimenti continui di cui le stazioni turistiche sono oggetto, la costruzione o la ricostruzione di interi quartieri (accenniamo fra altro alla città di Lugano) rappresentano dei fortissimi investimenti di capitali, un grande consumo di prodotti industriali, un eccezionale impiego di mano d'opera; fenomeni economici che non si verificherebbero, o non si verificherebbero in misura tanto notevole, senza l'intervento del fenomeno turistico. Sarebbe, ciò malgrado, un grave errore l'affermare che tutte le nuove costruzioni siano esclusivamente frutto del fenomeno stesso.

In tesi generale, si può sostenere che il fenomeno turistico influisce direttamente e profondamente su tutta l'atmosfera economica della regione interessata: provoca un notevole aumento di consumatori, quindi un aumento di smercio e di produzione. Come diretta conseguenza di questi reciproci rapporti fra aumento di produzione, smercio e consumo, è l'aumento dei prezzi, che non sempre si limita agli articoli di lusso, ma che si estende anche ai generi più comuni di uso domestico. Fenomeno che si spiega, oltre che col fortissimo consumo da parte dell'industria alberghiera, anche col livello dello « standart of life » generale delle stazioni turistiche, più elevato, superiore in ogni modo a quello di borgate industriali press'apoco eguali per importanza demografica e per estensione.

E' evidente che il richiamo di maggiori forniture, causato dall'aumento del consumo, influisce su tutta l'attività della regione turistica interessata e anche fuori della stessa, provocando a sua volta uno smercio maggiore e di conseguenza un corrispondente aumento di utili: benefica influenza del traffico turistico, che concorre così al miglioramento del regime economico, non solo di una data località ma di una intera regione.

Lo stabilire la misura di tale influenza sarebbe cosa assai interessante e utile; cosa non facile però che richiede una estrema prudenza di valutazione e soprattutto una grande dovizia di mezzi per la ricerca dei dati necessari. Abbiamo tentato di farlo, ma la mancanza di statistiche particolareggiate riflettenti il nostro Cantone ed anche qualche rifiuto di informazioni, quantunque richieste con la massima riservatezza, ci impediscono un minuto e serio esame della questione. Sulla scorta di ragguagli e di elementi in parte raccolti direttamente e in parte dedotti da manuali statistici o comunicati dall'Ufficio Centrale della Società Svizzera degli Albergatori (S. S. H.), cercheremo tuttavia di stabilire, nel miglior modo possibile, alcuni dei più caratteristici e significativi confronti, i quali basteranno

a dimostrare la molteplicità e importanza degli'interessi che legano il fenomeno turistico alla nostra economia generale.

Innanzitutto cercheremo di determinare l'entità dei capitali investiti nell'industria turistico-alberghiera, il cui ammontare dimostrerà la portata degli interessi che la legano ai nostri istituti bancari — in modo speciale per il servizio dei prestiti ipotecari — e a tutta l'economia privata del Cantone. Il determinarla anche approssimativamente non è cosa facile, dovendosi dapprima stabilire quali attività siano da considerarsi come parte integrale di detta industria. Tutte, si potrebbe dire, ed anche nessuna. Moltissime aziende spiegano un'attività **anche** turistica (p. s. le Ferrovie Federali, le Ferrovie Regionali, la Navigazione sui laghi, ecc.) ma **non unicamente turistica**. Altre invece sono **prettamente turistiche** (così la funicolare del San Salvatore, la ferrovia del Generoso, la Funicolare del Monte Brè) perchè furono eseguite onde promuovere lo sviluppo del turismo. Abbiamo già visto in un precedente Capitolo che persino la più tipica delle industrie dipendenti dal turismo — l'industria alberghiera — non può essere considerata come avente un carattere unicamente turistico. Ci atterremo quindi all'esame delle due attività che si possono considerare più strettamente legate al movimento turistico: l'industria alberghiera e le imprese di trasporto.

Per stabilire i dati che seguono, ci siamo valse, oltre che delle statistiche ufficiali (« Schweizerische Bahnstatistik », « Statistisches Jahrbuch der Schweiz », Pubblicazioni dell'Ufficio Cantonale di statistica, Statistica delle Aziende, anno 1929), dei dati gentilmente comunicatici dalle Lod. Direzioni delle imprese interessate e quelli raccolti dall'Ufficio Centrale della S. S. H. in Basilea: questi ultimi, soprattutto, con i preziosi consigli del Direttore di detto Ufficio, ci sono stati della più grande utilità per il nostro lavoro.

a. INVESTIMENTI NELL'INDUSTRIA ALBERGHIERA.

Secondo i dati raccolti e pubblicati dalla S. S. H. e secondo le cifre esposte nella Statistica delle Aziende per l'anno 1929 i capitali investiti nell'Industria Alberghiera Ticinese erano i seguenti (non possono aver subito notevoli cambiamenti, stante le disposizioni del Governo Ticinese per il divieto di costruire nuovi alberghi).

A. Immobili appartenenti all'albergo

	In tutto	Media per letto
1. Imprese annuali	Fr. 102.392.644,80	Fr. 8.434,32
2. Imprese a una stagione	Fr. 45.146.162,—	Fr. 3.618,30
3. Imprese a due stagioni	Fr. 79.976.817,80	Fr. 6.001,27
Media per tutti gli alberghi	<u>Fr. 80.562.982,40</u>	<u>Fr. 6.636,16</u>

B. Fondi appartenenti all'albergo

1. Imprese annuali	Fr. 20.183.842,60	Fr. 1.662,59
2. Imprese a una stagione	Fr. 9.947.516,—	Fr. 1.819,40
3. Imprese a due stagioni	Fr. 14.561.080,20	Fr. 1.199,43
Media per tutti gli alberghi	<u>Fr. 16.232.879,60</u>	<u>Fr. 1.337,14</u>

Gli investimenti in beni immobili nell'industria alberghiera sono quindi: (A + B).

1. Imprese annue	Fr. 122.503.647,40	Fr. 10.096,91
2. Imprese a una stagione	Fr. 55.077.678,—	Fr. 4.537,70
3. Imprese a due stagioni	Fr. 87.537.898,—	Fr. 7.210,70
Media per tutti gli alberghi . . .	Fr. 96.795 862,—	Fr. 7.973,30

C. Mobili (compresi i veicoli, macchine)

1. Imprese annue	Fr. 21.882.714,20	Fr. 1.802,53
2. Imprese a una stagione	Fr. 13.774.529,60	Fr. 1.134,64
3. Imprese a due stagioni	Fr. 23.096.855,60	Fr. 1.902,54
Media per tutti gli alberghi	Fr. 19.500.239,20	Fr. 1.606,28

D. Provviste

1. Imprese annue	Fr. 4.171.911,—	Fr. 343,65
2. Imprese a una stagione	Fr. 1.412.853,20	Fr. 116,38
3. Imprese a due stagioni	Fr. 3.319.318,80	Fr. 273,42
Media per tutti gli alberghi	Fr. 3.319.398,20	Fr. 263,13

Per tutta la Svizzera i valori investiti nell'industria alberghiera raggiungono quasi i due miliardi di franchi e precisamente

Fr. 1.989.792 000

Queste cifre vanno naturalmente considerate con una certa riserva: esse non sono che il risultato di calcoli eseguiti su medie, e possono quindi avere soltanto una certa approssimazione la quale però, come ebbe a scriverci il Direttore dell'Ufficio Centrale della S. S. H., non si scosterà troppo dalla realtà.

Come risulta chiaramente dai suesposti dati, a formare la sostanza alberghiera, concorrono beni stabili con l'attrezzamento ordinario alberghiero e le provviste ordinarie esistenti in ogni albergo (derrate alimentari, vini, combustibili, eventualmente bestiame, ecc). E qui non possiamo tralasciare di accennare ai gravi oneri ipotecari che decurtano assai sensibilmente il valore reale degli investimenti in questa industria: non ci è stato possibile raccogliere dati esatti in materia, gli istituti di credito non avendo, per ovvie ragioni, creduto di dover assecondare il nostro desiderio, espresso nella forma più discreta. Abbiamo però avuto la fortuna di intrattenerci in argomento con una delle personalità più competenti e meglio informate del mondo finanziario cantonale, e pottemmo così venire alla conclusione che si rimane ancora entro limiti modesti ammettendo, quale indice dell'onere ipotecario gravante sulla nostra industria alberghiera, il 70% dei valori investiti e ritenuti realizzabili in tempi normali. Una cifra simile rappresenta un nuovo poderoso legame fra essa industria — ed anche

fra tutto il movimento turistico, dal quale essa dipende virtualmente — e le nostre istituzioni bancarie, e quindi con l'economia e il risparmio generale del Cantone.

A semplice titolo documentario, riportiamo i dati raccolti dalla S. S. H. concernenti il prestito ipotecario per tutta la industria alberghiera svizzera:

Imprese annuali	Fr. 794.354.000
» a una stagione	Fr. 222.400.000
» a due stagioni	Fr. 151.969 000
Totale complessivo	<u>Fr. 1.168.723,000</u>

Anche per quanto concerne l'intera Svizzera il peso ipotecario è assai grave; confrontandolo con le cifre qui riportate, si arriva ad un rapporto superiore a quello ammesso per il Cantone Ticino, e cioè al 72,51%.

b. INVESTIMENTI NELLE INDUSTRIE DI TRASPORTO.

Per il calcolo approssimativo degli investimenti in queste industrie abbiamo tenuto conto dei capitali sociali e dei conti di costruzione riferentisi:

- a) alle Ferrovie Regionali;
- b) alle Imprese di trasporto per funicolare;
- c) alle Imprese di navigazione (Lago di Lugano).

I particolari di codeste imprese vennero già indicati in altra parte del nostro studio: riportiamo quindi la cifra globale che ammonta a

fr. 36.756.567.—

In essa non sono però comprese le numerose imprese di trasporto automobilistico, che vanno acquistando ogni anno maggior favore presso il pubblico e quindi maggiore importanza. E' tuttavia difficile calcolare con qualche approssimazione l'entità dell'interessenza di codesti autotrasporti rispetto al nostro turismo. Essi sono difatti per lo più amministrati da agenzie generali di viaggi e turismo, per le quali codesta attività esercitata nel nostro Cantone, rappresenta soltanto un accessorio in relazione con la loro attività generale. (Citiamo l'organizzazione dei trasporti automobilistici della Cook, della Pikford, della Suisse-Italie, e altre minori). Qualcuna di tali imprese di trasporto riveste però un carattere privato specializzato in servizio di autorimesse. Dato l'enorme sviluppo che ha preso negli ultimi tempi il traffico automobilistico (si consideri, ad esempio, la regione Dolomitica del Tirolo Italiano, dove un perfetto e raffinato servizio automobilistico sostituisce ogni trasporto ferroviario) reputiamo opportuno di considerare detti autotrasporti come facenti parte essenziale dell'organizzazione turistica. Secondo i dati raccolti dal Lod. Dipartimento Cantonale del Lavoro, esistevano nel 1933 ben 52 autovetture adibite al trasporto di persone, e crediamo di restare entro limiti abbastanza modesti stimando nella cifra di fran-

chi 1.100.000, la somma investita nell'industria degli autotrasporti turistici. Il totale degli investimenti in queste imprese ascenderebbe così a

fr. 37.856.000

Fatte quindi le debite riserve, il totale approssimativo degli **investimenti dell'industria turistica alberghiera ticinese** si aggira sui

fr. 157.000.000

Somma enorme per un paese di poco più di 150.000 abitanti; è evidente che tutta questa massa di capitali deve per riflesso influire profondamente sulla vita economica generale e in particolare su quella degli istituti di credito, che ne sono la principale espressione.

L'interesse è proporzionato al capitale investito? Ardua domanda questa, se vi si volesse rispondere con la semplice aritmetica, ma più che i numeri vi sono i criteri di apprezzamento che fanno stato al riguardo e che possono condurre ad una conclusione. E' ormai arcinoto che la maggior parte delle nostre aziende alberghiere non si trovano in condizioni troppo floride, che per molte di esse i bilanci si chiudono con dei disavanzi talvolta assai gravosi, che lo stato di moratoria non è certo sconosciuto nell'industria degli alloggi; altrettanto noto è che sulla maggior parte delle industrie di trasporto gravano debiti assai onerosi. I capitali investiti lo furono dunque a fondo perduto? Al contrario. Essi hanno favorito nel paese quello sviluppo turistico che ebbe già un periodo floridissimo; e al turismo dobbiamo la rinascita del commercio, dell'artigianato, della attività privata e tutte le miglierie che hanno innalzato il livello di vita e di ambiente del paese.

Abbiamo parlato dell'influenza del fenomeno turistico sulla vita più intima del paese, sugli interessi privati e persino sulla educazione artistica e sulla cultura in generale del popolo. Gli apporti del turismo non si possono ravvisare soltanto negli interessi diretti che arrecano le imprese che di esso vivono: hanno un valore molto più vasto e più profondo. Senza essere entrati in un esame particolareggiato della questione, crediamo tuttavia di avere dimostrata l'importanza dei legami, fra il turismo e la nostra economia. Uno studio del lato finanziario della questione, un esame delle cause e della portata economica del debito ipotecario gravante sugli alberghi, sarebbe quanto mai istruttivo e di fondamentale utilità. Accenniamo a codesto campo inesplorato senza addentrarvi, per non venir meno al nostro proposito di mantenerci sopra un punto di vista che permetta di abbracciare la situazione nel suo insieme. Il quadro che si presenta mostra tanti particolari così significativi che ognuno di essi meriterebbe il contributo di parecchie monografie. E questo diciamo riferendoci alla insufficiente o per lo meno superficiale attenzione che si concede alla nostra industria turistico-alberghiera: insufficienza denunciata dalla quasi assoluta mancanza di studi e di ricerche approfondite. Nessuna statistica, per esempio, che contempli il movimento **generale** dei turisti nel Cantone, e già è difficile il procurarsi dati attendibili o almeno esatti e completi sui classici centri di Lugano e di Locarno.

Il computo dei pernottamenti infinitamente più importante di quello del semplice traffico turistico, è assai irregolare ed incompleto. La stessa osservazione va fatta circa il computo del movimento dei turisti stranieri alla frontiera. Questi e moltissimi altri problemi di statistica relativi al nostro movimento turistico meritano tutta l'attenzione da parte delle autorità e della classe interessata, perchè soltanto sulla loro scorta sarà possibile dedurre con esattezza i dati essenziali e prendere gli adeguati provvedimenti.

c. APPORTO GENERALE DEL MOVIMENTO TURISTICO.

Vogliamo ora esaminare l'apporto approssimativo dei turisti alla nostra circolazione monetaria.

In base alle medie stabilite dall'Ufficio centrale della S. S. H., ogni turista spende fr. 22,92 per ogni notte trascorsa in una data stazione turistica (cfr. Sezione II, pag. 147). Secondo le statistiche allestite nel Cantone nell'anno 1929 (in seguito non fu più condotta alcuna inchiesta nel campo turistico ticinese: si nota però una certa ripresa in questi ultimi tempi, segnatamente per il computo pernottamenti), gli arrivi di ospiti a Lugano e Locarno furono i seguenti:

a Lugano	.	.	.	.	.	127.160 ospiti
a Locarno	.	.	.	.	.	55.269 »
in tutto						182.429 »

Abbiamo calcolato una media di 5,4 nottate per ogni ospite (dati precisi esistono per quasi tutte le stazioni turistiche svizzere, eccezion fatta di quelle del Ticino): si avrebbero quindi per il 1929 approssimativamente 985.116,6 pernottamenti per i due centri suddetti. Per le valli abbiamo ritenuto abbastanza approssimativa la cifra di 8.100, ottenendo così un totale approssimativo di 993.216,6 pernottamenti, che a fr. 22,92 cadauna danno un apporto totale di fr. 22.764.524,50. Non essendosi computati tutti i centri nei quali esiste un movimento turistico, si può — senza tema di cadere in esagerazioni — arrotondare in più la detta cifra, e dire che il totale degli apporti annui del turismo nel nostro Cantone o, per usare un termine tecnico, che le esportazioni invisibili ammontano a **fr. 23.000.000.**

Ci sembra che tale importo dia un'idea ben chiara dell'importanza straordinaria che il movimento turistico ha non solamente per quegli enti che da esso dipendono in modo affatto particolare (alberghi, industrie di trasporto, agenzie di viaggi, ecc.), ma per tutto quanto il commercio e l'economia del nostro Cantone

Determinata la cifra dei capitali investiti, in linea approssimativa, vogliamo ora esaminare l'entità delle spese gravanti sull'industria in questione, spese che rappresentano in vario modo altrettanti legami fra essa e le altre attività economiche - industriali. Questo esame del turismo dal punto di vista del consumo, completerà notevolmente il breve schizzo che abbiamo tentato di dare sulla efficienza del fenomeno turistico riguardo alle molteplici industrie e produzioni del paese. L'Ufficio Centrale della S. S. H. ha compiuto numerose indagini anche in codesto senso: il quadro che segue e che riproduce i particolari delle spese di esercizio degli alberghi, è stato dedotto dalle tabelle del detto Ufficio.

SPESE DELL'INDUSTRIA ALBERGHIERA.

	Spese totali di tutta l'Industria Alberghiera (in franchi)			
	Somma totale	Per letto	Per notte	% (su 100 fr. di spesa)
Imposte	9.867.828	48.81	— .43	2.44
Patenti	1.838.398	9.09	— .08	— .45
Spese generali	16.198.151	80.30	— .70	4.01
Propaganda :				
individuale (inserzioni)	7.217.405	35.70	— .31	1.78
» (altra)	2.732.540	13.52	— .12	— .68
collettiva	1.827.156	9.04	— .08	— .45
Provviste	3.371.393	16.68	— .15	— .85
Musica	7.389.811	36.55	— .32	1.83
Mantenimento stabili	20.831.286	103.04	— .91	5.15
» e rinnovamento del mobilio	22.876.420	113.16	1.	5.66
Acqua	2.689.177	13.30	— .12	— .66
Riscaldamento, compresa cucina	19.854.200	98.21	— .86	4.91
Illuminazione elettrica	9.590.329	47.44	— .42	2.37
Forza elettrica	2.095.102	10.36	— .09	— .52
Rimessa e autorimessa	2.138.751	10.58	— .09	— .53
Cantina: Bevande alcoliche	24.251.183	120.01	1.06	6.—
» senz'alcool	3.025.828	14.97	— .13	— .75
Cucina	182.831.483	904.40	7.97	45.21
Altre spese	6.794.542	33.60	— .30	1.68
Premi d'assicurazione	4.596.300	22.74	— .20	1.14
Totale	404.395.643	2.000.38	7.62	100.—

Per completare il quadro bisognerebbe ancora aggiungere gl'interessi sugli stabili, sui fondi e sui mobili, gli ammortamenti degli stabili e dei mobili. Il totale delle spese ammonterebbe allora a **fr. 540.619.033.**

Basta un rapido sguardo alle suesposte cifre per convincersi che le spese di cucina costituiscono il peso di gran lunga maggiore delle spese dell'industria alberghiera. E dobbiamo far notare che le cifre citate riferentisi alle spese di cucina comprendono unicamente quelle di acquisto delle derrate alimentari, spezierie, ecc., non comprendono quindi i salari degli impiegati di cucina, il combustibile, gli utensili (batteria), ecc.

Se questa tabella dimostra in generale l'importanza dell'industria alberghiera quale forte consumatrice, essa fa rilevare come tale importanza sia un enorme contributo all'agricoltura. In che consistono difatti le spese di cucina? Quasi interamente nel consumo di prodotti dell'agricoltura e dei suoi rami affini, e l'esame delle singole poste lo provano, come chiaramente risulta dalla seguente tabella ricavata essa pure dai dati raccolti dall'Ufficio Centrale della S. S. H. La prima colonna, da sinistra a destra, indica il totale della spesa per

ogni articolo; la seconda la media di spesa per ogni pernottazione d'ospite, la terza la proporzione di spesa relativa ai singoli articoli per ogni 100 franchi di spesa totale.

ARTICOLI	Valori assoluti Totale Fr.	Spesa per pernottazione media in Fr.	Ripartizione su 100 Fr. di spese di cucina
Carne (comprese le conserve) . . .	49.988 074	2.18	27 34
Volatili (comprese le conserve) . .	21.118.749	—,92	11,55
Selvaggina (comprese le conserve)	2.175.859	—,09	1.19
Pesce (comprese le conserve) . . .	15.674.517	—,68	8,57
Erbaggi freschi	15 248.243	—,66	8,34
Frutta fresca	8.926 701	—,39	4,88
Conserve di legumi	6.129.652	—,27	3,35
Conserve di frutta e marmellate . .	4.140.373	—,18	2,26
Uova	7.885.241	—,34	4,31
Latte e panna	10.456.217	—,46	5,72
Burro	11.566 217	—,50	6,33
Formaggio	2.609 726	—,11	1,43
Caffè	3.175 667	.14	1,74
Thé	883.775	—,04	—,48
Cioccolata da cuocere e Cacao . .	741.388	—,03	—,41
Zucchero	1 561 969	—,07	—,85
Miele	530.372	.02	—,29
Paste alimentari e riso	1.561.969	—,07	—,85
Pane	8.768.457	.39	4 80
Farina	1.281.785	—,06	— 70
Spezie	1.428 640	.06	—,78
Paste, dolci	1.622.319	—,07	— 89
Olio	2.166.715	—,10	—,19
Aceto	363 250	—,02	—,20
Diversi	2.827.910	—,12	1,55
In tutto	182.831.483	7.97	100.—

Uno sguardo alla colonna dove sono elencati i diversi articoli, rileva subito come la grandissima maggioranza di essi sia costituita da prodotti dell'agricoltura e suoi rami affini.

Abbiamo già accennato, nelle prime pagine di questo studio, le questioni che concernono la nostra agricoltura e crediamo di avere fatto sufficientemente rilevare l'immenso valore che la produzione del suolo e l'attività rurale in genere hanno sempre avuto ed hanno tuttora nel Cantone. Le difficili condizioni in cui la nostra agricoltura si dibatteva, specie negli ultimi anni, hanno spinto degli studiosi e dei tecnici e le Autorità federali e cantonali ad esaminare quella grave questione sotto tutti gli aspetti e a prendere i provvedimenti che parvero più opportuni ed impellenti. I risultati di così tenaci e intellighenti sforzi non

hanno tardato a manifestarsi. Si può dire che la nostra agricoltura è ormai avviata verso quello stato di florida produzione, che la fertilità del nostro suolo rende lecito sperare e pretendere. Nel discorso tenuto a Bellinzona in occasione della Esposizione Cantonale di Agricoltura e rami affini del 1934, l'on. Motta ebbe a rilevare con grande compiacimento i notevolissimi progressi dell'attività agricola ticinese nell'ultimo decennio; progressi che si manifestano così nella quantità e qualità dei prodotti, come nella loro varietà. Quando il suolo ticinese sia razionalmente coltivato, esso è generoso nel dare tutto il necessario alla vita del popolo che lo abita.

Il migliore incentivo per incoraggiare e spingere al massimo il rendimento della produzione, è la capacità di assorbimento del mercato locale. Ora dalle tabelle che abbiamo riportato e da quello che siamo andati esponendo nelle ultime pagine, emerge una conclusione indiscutibile: le due principali attività del Cantone Ticino, quelle che regolano, si può dire, e dirigono tutta la vita economica del paese, ossia l'industria turistico-alberghiera e l'agricoltura, sono fra loro intimamente legate da comunanza di profondi interessi, come consumatrice la prima, come produttrice la seconda. Tenteremo di stabilire questa interdipendenza economica col chiaro linguaggio delle cifre, esaminando all'uopo quali degli articoli elencati nelle tabelle precedenti interessino direttamente la produzione locale e quali debbano invece, per forza di cose, rimanere sempre articoli d'importazione. Per stabilire una simile distinzione, che naturalmente non potrà pretendere un'esattezza assoluta, abbiamo diviso i suddetti articoli in cinque categorie differenti, a seconda della loro provenienza dai rami di produzione agricola. Queste categorie sono:

- a) coltivazione del suolo (orticoltura, frutticoltura, ecc.);
- b) zootecnica e attività affini (alpicoltura, casearia, pollicoltura, ecc.);
- c) allevamento del bestiame da macello;
- d) caccia;
- e) pesca.

Esaminando le possibilità di produzione della nostra attività agricola e rami affini, e tenuto conto della cifra rappresentata da ogni articolo nella percentuale delle spese, abbiamo tentato di stabilire approssimativamente l'entità delle forniture che la nostra agricoltura potrebbe somministrare all'industria alberghiera. Le cifre alle quali arriviamo non rispecchiano certo la situazione attuale, ma una ideale, a cui sarà tuttavia possibile arrivare, se si applicheranno le energiche provvidenze necessarie alla produzione nonchè al consumo, il quale ultimo ignora ancora troppo le possibilità del mercato locale.

Faremo inoltre notare che, per ragioni di prudenza, nella tabella che segue è stata attribuita all'importazione una importanza superiore piuttosto che inferiore alle riduzioni effettivamente possibili.

Classi di produzione agricola	Articoli di produzione nostrana	Ripartizione su Fr. 100 di spesa	Articoli d'importazione	Ripartizione su Fr. 100 di spesa
Coltivazione del suolo (orticoltura, frutticoltura, ecc.)			Farina	—,50
			Legumi freschi . . .	—,33
	Legumi freschi . . .	8.—	Frutta fresca . . .	1,88
	Frutta fresca . . .	3.—	Conserven di frutta,	
	Farina	—,20	Marmellate . . .	2,26
	Pane	4,80	Conserven di legumi .	3,35
	Paste alimentari	—,35	Riso	—,50
	Pasticcerie . . .	—,60	Thé	—,48
	Olio	1,19	Caffè	1,74
	Aceto	—,20	Cioccolato da cuocere	
	Diversi	—,55	e Cacao	—,41
			Spezierie	—,78
			Zucchero	—,85
			Pasticceria	—,29
			Diversi	1.—
	Totale parziale	9,89	Totale parziale	14,38
Zootecnica e attività affini (apicoltura, avicoltura, ecc.)	Latte	5,72		
	Panna	6,33		
	Burro			
	Formaggio	—,80	Formaggio	—,63
	Volatili	10.—		
	Uova	4,31		
	Miele	—,29		
	Totale parziale	27,45	Totale parziale	—,63
Allevamento del bestiame da macello.	Carne	20.—	Conserven	7,34
	Salumeria		Pâtes	
	Specialità		Specialità	
Caccia	Selvaggina	1,19	Conserven	1,55
Pesca	Pesce da lago	4,40	Conserven	4,17
	Pesce da fiume .		Pesci di mare	
			Specialità	
	Totale generale	71,93	Totale generale	28,06

Da quanto sopra risulta che il 71,93 del valore totale delle forniture di cucina può essere somministrato dalla attività agricola. Quale vantaggio risulterebbe dall'attuazione di codesta possibilità, così per l'industria alberghiera come per la nostra agricoltura, occorre appena rilevare.

L'attività agricola nostrana beneficerebbe direttamente di circa il 72% delle spese totali di cucina degli alberghi, e abbiamo visto la proporzione di tali spese. Questi ultimi verrebbero a trovare già sul posto il mercato ideale che fornirebbe a favorevolissime condizioni di qualità di merce, di freschezza, di consegna e senza dubbio anche di prezzo, la maggior parte degli articoli necessari. Le due grandi attività di cui ci occupiamo verrebbero quindi integrandosi reciprocamente nel modo più razionale, con vantaggi ognora crescenti a mano a mano che i benefici effetti di tale cooperazione ne permetteranno il graduale perzionamento. Quando la nostra agricoltura avrà fatto nuovi muscoli e soprattutto quando con opportuni e al caso risoluti provvedimenti si saranno persuasi i nostri albergatori a rifornirsi nel Cantone, allora entrerà in valore questa mutua collaborazione tra agricoltura e industria-turistico-alberghiera.

La possibilità e la potenzialità economica di una simile cooperazione, non sono utopie: la loro attuazione pratica richiede buona volontà, molta energia e un maggiore spirito di attaccamento alla nostra terra, un spirito che non si rilevi solamente a parole, sui giornali, ma a fatti, lavorando amorosamente e intensamente il suolo ticinese e antepo-
nendo a tutti gli altri gl'interessi della attività ticinese, eletta a propria principale fornitrice anche a costo di qualche sacrificio iniziale.

CONCLUSIONE

Il problema del turismo considerato in rapporto alla vita economica del nostro paese, è vastissimo, e non riesce possibile sviscerarlo in tutti i molteplici e spesso rilevanti suoi particolari, nel quadro di uno studio di carattere generale come il presente lavoro. Ognuna delle singole questioni, cui accennammo talvolta, meriterebbero un esame speciale e documentato. Le informazioni che abbiamo raccolte e ordinate, se anche incomplete rispetto alla complessità del problema, ci sembrano tuttavia sufficienti per conseguire lo scopo che ci eravamo prefissi: dare, cioè, un'idea del come siasi formata e sviluppata la nostra vita economica, e dimostrare la fondamentale importanza che l'industria turistico-alberghiera ha acquistato nei confronti di tutta la economia del paese. Importanza di fatto, e importanza risultante non solo dall'entità degli interessi, che già attualmente legano il turismo all'insieme della vita economica pubblica e privata del Cantone, ma ancora e specialmente dalle favorevolissime condizioni in cui il fenomeno turistico è chiamato a manifestarsi da noi, e dalle sue grandi possibilità di un più vasto e redditizio sviluppo. Infatti, e lo abbiamo ripetutamente rilevato, le possibilità turistiche che offre il nostro paese non sono tutte razionalmente sfruttate: le caratteristiche della vita del nostro popolo, il folclore delle diverse regioni, il nostro patrimonio artistico, tanto vario e ricco, sono fattori in larga parte lasciati inattivi. Le stesse capacità intellettuali e produttive della nostra gente non danno ancora (dal punto di vista turistico) il reddito che sarebbe possibile e, considerate le difficoltà economiche del presente, si dovrebbe pretendere. Abbiamo trattato abbastanza diffusamente la questione del personale alberghiero e quella della collaborazione tra agricoltura e industria alberghiera, ma le attività che interessano il fenomeno turistico e che darebbero agio all'attività nostrana di vantaggiosamente svilupparsi nelle molteplici sue forme, sono certamente assai più numerose.

Tutto il problema merita un'attenzione maggiore di quella finora concessagli. Un'attenzione maggiore e migliore che dovrebbe cominciare a manifestarsi nella eliminazione di deficienze, cui abbiamo più volte accennato nel nostro lavoro.

Occorre avanti tutto una migliore organizzazione turistica generale, dotata di organi efficienti, di direzione e di controllo, che abbiano a tenere in giusto conto le possibilità turistiche di tutte le plaghe del Cantone in modo di evitare l'attuale dispersione di forze ostacolante il razionale e intensivo sfruttamento delle attrattive naturali del paese. Quindi, una organizzazione che studi e diriga tutto il complesso lavoro di propaganda, eliminando l'assurda e inopportuna concorrenza fra le nostre stazioni di cura e di soggiorno, per comporre invece una azione unica ed armonica coll'unico scopo di sfruttare nel miglior modo le attrattive di esse. Un'organizzazione simile è condizionata da una diligente stati-

stica alberghiera, eseguita secondo una traccia unica, obbligatoria e uguale per tutte le aziende similari esistenti nel Cantone. Nella Svizzera interna esiste già da tempo un'organizzazione del genere, che dovrebbe servire di esempio.

Quanto sia falsa la situazione della nostra organizzazione turistica, balza agli occhi se appena si scorrono le pagine di questo lavoro. Oltre all'esempio di quanto al riguardo si fa oltre Gottardo, dovrebbe servire a noi la mirabile organizzazione turistica italiana ed indicarci la via da seguire: per intanto non serve che a farci una vittoriosa concorrenza.

Non è azzardato l'affermare che il rallentamento subito dal nostro movimento turistico è dovuto in parte alla mancanza di un'organizzazione adeguata; mancanza tanto più sensibile nei tempi particolarmente difficili in cui viviamo. Guardiamoci però dall'esagerare. Come le altre attività, anche la industria turistico-alberghiera è stata profondamente scossa dalla crisi economica generale che da anni paralizza e strema l'economia mondiale. Per il Cantone Ticino, le deficienze di organizzazione turistica che abbiamo notate, pur nuocendo sensibilmente all'orientazione del movimento forestiero verso il nostro paese ed al suo sfruttamento in tempi normali, non avrebbero peraltro determinata la crisi che la nostra industria subisce attualmente. Il nostro paese si risente delle stesse difficoltà che gravano su tutta l'industria svizzera dei forestieri.

La permanenza degli ospiti tende a diminuire. Dalle statistiche dei pernottamenti in tutta la Svizzera, deduciamo le seguenti medie di soggiorno per ospite: da 12,7 nel 1929 e 12,5 nel 1930, si è scesi a 11,8 nel 1931 e a 10,7 nel 1932; per il 1933 e 1934 secondo ogni probabilità la cifra si sarà ancora sensibilmente abbassata. Questo fenomeno è in gran parte dovuto all'adattamento del turismo al sempre più celere ritmo della vita moderna, adattamento reso possibile dall'aumentare progressivo della rapidità e della comodità dei mezzi di trasporto (fra i quali l'automobile ha ormai raggiunto un primato quasi assoluto) e dall'organizzazione su vasta scala dei servizi turistici di visita alle città.

La tendenza oggi tanto diffusa di vedere molto in poco tempo, anche a scapito della esattezza e della intensità delle impressioni ricevute, è una diretta conseguenza della crisi economica, avvedutamente sfruttata dalle agenzie che organizzano, a prezzi spesso irrisori, dei viaggi individuali e collettivi, che comprendono in una durata di tempo assai ridotta itinerari e programmi vasti e ponderosi. Ora codesti « giri turistici » contribuiscono non poco a diminuire la media generale della durata di soggiorno dei turisti.

Un'altro fenomeno anch'esso dovuto alla crisi economica e che, con l'acuirsi di essa ha assunto un carattere sempre più pronunciato, è « il declassamento turistico », ossia lo spostamento dei turisti da un regime richiedente un dato complesso di spese ad un altro richiedente una spesa minore. Tale « declassamento » è generale: esso si verifica tanto rispetto ai mezzi di trasporto quanto rispetto agli alberghi. E' facile rivelare questo fenomeno, osservando le statistiche dei trasporti di viaggiatori. Ricaviamo dalla « Schweizerische Eisenbahn - Statistik » i dati seguenti:

	1929	1930	1931	1932
I. Classe	473.712	378.756	272.616	147.246
II. »	7.389.003	7.501.836	6.856.609	5.776.620
III. »	156.619.841	157.965.817	153.963.808	145.224.429
	1929	1930	1931	1932
I. Classe	0,3	0,2	0,2	0,1
II. »	4,2	4,2	4,—	3,6
III. »	88,6	88,6	89,—	89,7

Non abbiamo potuto trovare dati analoghi concernenti solamente i forestieri. Le tabelle rispecchiano in ogni modo abbastanza esattamente l'andamento generale del « declassamento » dei viaggiatori nella Svizzera.

Abbiamo detto che una analoga tendenza si verifica pure per la clientela degli alberghi, sebbene gli albergatori abbiano, in parte, tentato di reagire e riparare al danno minacciato declassando i prezzi, portandoli cioè al livello della capacità o della volontà di spesa dei turisti. Sta tuttavia il fatto che mentre gli alberghi di secondo e terzo ordine possono ancora godere di una discreta attività, quelli di primo ordine e di lusso vedono decimata la propria clientela. Cosa tanto più grave, in quanto sono precisamente gli alberghi di rango elevato che per l'entità dei capitali investiti, nonchè per il grande impiego di personale, più direttamente e in maggior misura interessano l'attività paesana, la piccola e grande industria locale, le risorse fiscali dello Stato, in una parola l'economia generale del paese. Ora codeste imprese alberghiere sono schiacciate sotto un onere ipotecario gravissimo. Ricorderemo appena l'esiguità del gettito percepito sui nostri alberghi — il 7% circa del gettito fiscale dell'imposta cantonale — eseguità dovuta al detto onere ipotecario, onde mostrare come la crisi si ripercuota in modo sensibile e immediato, non solo sulla economia privata (riducendo l'attività del piccolo commercio, la domanda di consumo in generale, il mercato della mano d'opera alberghiera, ecc.), ma anche sulle finanze statali.

Se il « declassamento » turistico rappresenta un problema grave per l'industria turistico-alberghiera, un pericolo maggiore minaccia ora il turismo in generale. Abbiamo fatto notare il valore di attività d'esportazione del fenomeno, in favore del paese dove esso si manifesta; ora le nazioni più colpite dalla crisi e che in passato maggiormente contribuivano ad alimentare le correnti turistiche internazionali, si sono allarmate delle conseguenze derivanti dall'esodo di valuta provocato dai propri cittadini che vanno all'estero. Le barriere doganali che i governi hanno eretto per proteggere la produzione nazionale e salvaguardare l'equilibrio della bilancia economica sbarrano la via anche al turismo internazionale. Come per le materie prime o per gli articoli di produzione nazionale, si va ora delineando un protezionismo turistico. Se non si sono prese ancora delle provvidenze radicali, introducendo magari delle tasse proibitive d'uscita di frontiera per i turisti (misura che di colpo bloccherebbe il turismo internazionale),

si ricorre già al sistema del controllo e della limitazione nell'esportazione della valuta: i cittadini che escono dallo Stato non possono cioè portare con sè più di una determinata somma, di modo che i viaggiatori, anche se facoltosi, sono costretti a fare grandi economie durante il soggiorno all'estero e ad affrettare il loro ritorno in patria appena spesa la somma stabilita. La Germania, l'Austria, l'Italia, la Cecoslovacchia, l'Ungheria, ecc. proteggono in tal modo la loro valuta, provocando quella contrazione del traffico turistico che è la causa prima delle difficoltà in cui si dibattono oggidì le nostre imprese di trasporto e l'industria alberghiera.

Altre difficoltà si aggiungono a maggiormente aggravare la situazione. Nell'autunno del 1931 l'Inghilterra fu costretta ad abbandonare la parità aurea, e la sterlina perdette di conseguenza in pochi mesi quasi un terzo del suo valore, — Un pò più tardi, nella primavera del 1933, il dollaro che sembrava il prototipo della saldezza e della forza, seguiva la sorte della sterlina.

Gli effetti dei menzionati provvedimenti protezionistici e dei tracolli finanziari sul nostro traffico turistico si riassumono nella tabella qui appresso, che abbiamo dedotta dai dati raccolti dall'Ufficio Nazionale del Turismo.

	1929	1930	1931	1932	Stagione invernale 1932/33
Germanici	576.834	510.081	322.115	208.776	24.418
Austriaci	—	—	—	26.462	1,418
Ungheresi	84.928	73.905	68.500	5.374	295
Cecoslovacchi	—	—	—	7.520	699
Inglese	204.387	189.409	167.338	53.500	13.018
Americani	196.383	174.939	110.945	75.394	2.424

Diminuzione in percentuale.

	dal 1930 al 1931	Dal 1931 al 1932	Stagione invernale 1932/33
Germanici	— 36,9	— 35,2	— 34,0
Austriaci	—	— 42,6	— 7,1
Ungheresi	— 7,3	— 38,3	— 14,0
Cecoslovacchi	—	— 56,4	— 37,9
Inglese	— 11,8	— 68,0	— 83,2
Americani	— 36,6	— 32,0	— 19,0

Questi sono soltanto gli esempi più tipici, ma la contrazione del traffico turistico è generale ed il contraccolpo è assai doloroso anche per il turismo ticinese. La crisi ha certo provocato maggiori economie nei bilanci delle aziende private, ma più ancora della necessità di limitare le spese di viaggi per ristrettezza e mezzi, ha indubbiamente influito sulla determinazione di tale contrazione la riconosciuta inutilità di una buona parte dei viaggi che si facevano in tempi di floridezza. Se, da un lato, il turismo di lusso a scopo di mero svago, ha subito

e continua a subire una fortissima diminuzione, dall'altro il turismo a scopo di cura e il turismo considerato come diversivo occasionale, guadagna sempre più profondamente tutti gli strati della popolazione. Ove si guardi infatti ai risultati conseguiti dal vicino Regno, e in parte anche da noi, ove si osservi la attività della maggior parte delle case di cura e di riposo situate nel nostro paese — in particolare nel Luganese e nel Locarnese — si deve concludere che il turismo va bensì perdendo quel carattere di voluttà e d'indice di agiatezza che gli è stato attribuito finora, ma è diventato in compenso una consuetudine generale alla quale non si rinuncia neppure in tempi in cui può costare dei sacrifici. A prova i risultati ottenuti in Italia con un'appropriata organizzazione turistica. Stralciamo dal già ricordato interessantissimo « Manuale pratico del Turismo » qualche passo che ci sembra assai significativo:

« . . . Nel 1931 viene istituito il Commissariato per il Turismo, vero organo « centrale di ogni attività turistica e illuminato propulsore di nuove energie e di « nuova vita, come non possono non essere gli organismi che ricevono ispirazioni e direttive dal Capo del Governo. Gravi problemi turistici vengono subito presi in esame e risolti: la riforma della legge sulla pubblicità dei prezzi degli alberghi, il Credito Alberghiero, la costituzione dei Comitati Provinciali della Economia Corporativa, per non citare che i più importanti ».

« Intenso è il fervore di opere e di iniziative promosse dal nuovo Ente, « secondato dalle Ferrovie dello Stato. Ogni grande città ogni centro un po' importante organizza una propria manifestazione turistica cui concorrono enti sportivi e culturali nonchè artisti insigni. . . ».

« . . . L'istituzione dei treni popolari ha fatto partecipare al movimento turistico interno anche classi meno abbienti, agendo come efficacissima propaganda al viaggio ».

« Merita un cenno speciale anche l'iniziativa dei treni turistici internazionali di scambio, presa dalla C. I. T. di fronte alle difficoltà monetarie opposte da alcuni paesi, e che ostacolano il movimento turistico verso l'Italia.

« Questo rifiorire di vita turistica in un periodo ancora assai delicato per l'economia nazionale è significativo ».

« Il 1933 è stato provvidenziale per il turismo nazionale, ma è lecito ritenere « anche che il turismo stesso, se conserverà l'attuale suo ritmo di iniziative, dalle « più modeste, come i treni popolari, a quelle aventi più vasta risonanza, come « i grandi convegni artistici, sportivi, e commerciali, abbia in sè tanta forza da « costituire un'arma efficace per interrompere il ciclo vizioso del consumo e della « produzione, in cui si dibatte la economia del mondo intero . . . ».

I risultati cui si accenna in queste righe sono veramente da stupire, se si consideri il periodo economico della storia mondiale in cui sono stati conseguiti. Ciò dimostra che il problema del turismo ha le sue soluzioni e che tali soluzioni sono raggiungibili, usando i mezzi opportuni, anche in tempi difficilissimi come i nostri. Occorre avere energia, molta fede, grande entusiasmo, uniti e potenziati verso un'unica meta d'interesse collettivo. Solo in tal modo è possibile ar-

rivare ad un effettivo « rifiorire di vita turistica », malgrado tutte le difficoltà che sorgono senza tregua ad ostacolare il cammino.

Il turismo è lungi dall'essere giunto, nel Cantone Ticino ad una dolorosa tappa conclusiva. Esso ha davanti a sè tutto un avvenire di rinnovamento e di floridezza; spetta a noi Ticinesi realizzarlo, lavorando con fede e con costanza, forti dell'esempio dei nostri padri e persuasi dell'immenso valore di quel fattore che la natura ci diede, sul quale sono basati i principii fondamentali del turismo e che nessuna barriera doganale potranno mai menomare: lo splendore del cielo e la gloriosa bellezza della terra ticinese.

BIBLIOGRAFIA

- Franscini Stefano*: « La Svizzera Italiana » - Tipografia Ruggia - Lugano, 1838.
- Baroffio Angelo*: « Dei paesi e delle terre costituenti il Cantone Ticino, dai tempi remoti al 1708 » - Memorie storiche. - Tip. Veladini - Lugano, 1879.
- Baroffio Angelo*: « Dell'invasione francese nella Svizzera, ossia della Repubblica Elvetica Unitaria » - Tip. Veladini - Lugano, 1876.
- Baroffio Angelo*: « Storia del Cantone Ticino dal principio di sua autonomia politica alla costituzione 23 Giugno 1830 » - Tip. Veladini - Lugano, 1876.
- Pometta Dr. Eligio*: « Come il Ticino venne in potere degli Svizzeri » - Stab. Tip. - Lit. Bellinzona 1915.
- Pometta Dr. Eligio*: « Saggi di storia ticinese » - Tip. Grassi - Bellinzona, 1930.
- « Archivio storico della Svizzera Italiana » - Pubblicato a cura della Società Patina per la propaganda e la difesa della lingua e della cultura italiana - Pubblicazione trimestrale.
- « Bollettino storico della Svizzera Italiana » - Pubblicazione trimestrale.
- « Contributi per una storia economica industriale del Cantone Ticino » - Articoli apparsi sul giornale « L'Adula », 1928.
- Bertoliatti Francesco*: « Storia delle relazioni postali attraverso il San Gottardo » - Articoli apparsi sulla rivista « Postzeitschrift », 1928.
- Bolla prof. Fulvio*: « La popolazione del Cantone Ticino » - Grassi, Bellinzona, 1926.
- Bolla prof. Fulvio*: « Lo spopolamento delle valli ticinesi secondo il censimento del 1° dicembre 1930 » - Grassi, Bellinzona, 1932.
- Donini ing. Gaetano*: « La questione agricola del Cantone Ticino » - Articoli apparsi sulla rivista « Wissen und Leben », 1926.
- Forni geom. Fulvio*: « Problemi ticinesi d'attualità » - Grassi, Bellinzona, 1927.
- Rossi dr. Raimondo*: « La situazione finanziaria del Cantone Ticino ed i miglioramenti conseguiti dal 1922 al 1926 » - Discorsi - Grassi, Bellinzona, 1926.
- « Le Rivendicazioni Ticinesi » - Memorie - Tip. Grassi, Bellinzona, 1927.
- Saitzew Michel*: « Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale » - Berne, 1932.
- « Chemin de fer et automobile » - Memoire du Conseil d'amministrazione et de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, sur la réglementation des rapports entre chemin de fer et automobile.
- Touring Club Italiano*: « Manuale pratico del Turismo » - Milano, 1934.
- Senn H. G. Dr.*: « La Suisse et le Tourisme » Librairie Payot & Cie. - Lausanne, 1918.

Patocchi Michele: « Cenno sulla industria degli alberghi nel Cantone Ticino » - Tip. Cantonale, 1892.

Pedrotta avv. Fausto: « L'industria turistico-alberghiera del Ticino - Tip. Grassi, Bellinzona, 1930.

Articoli apparsi sui giornali: *Il Dovere, Popolo e Libertà, Giornale del Popolo, La Voce della Rezia, Il San Bernardino, Corriere della Sera, Il Sole, Die Neue Zürcher Zeitung*.

Riviste: *Automobilrevue*, pubbl. A. C. S.; *La Rivista Tecnica*, pubbl. quindicinale della Società degli Ingegneri ed Architetti del Cantone Ticino; *Le Vie d'Italia*; *Le Vie d'Italia e del Mondo*, pubbl. mensili a cura del Touring Club Italiano.

Pubblicazioni statistiche:

« L'hotellerie suisse en chiffres » - Pubbl. a cura della S. S. H., 1932.

« Le mouvement touristique en Suisse » - a cura dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo - Losanna, diverse annate.

« Il censimento federale 1930 » - Pubbl. Ufficio cantonale di statistica.

« Statistisches Jahrbuch der Schweiz », 1932.

« Statistica delle Ferrovie svizzere », vol. IX, 1932, pubbl. a cura del Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie.

« Annalen der Schweizerischen Meteorologisch. Zentral Anstalt », anni 1922-32.

Pubblicazioni diverse:

« Foglio Ufficiale del Ct. Ticino », dal 1805 in avanti.

Processi verbali del Gran Consiglio (dal 1803).

Messaggi del Consiglio di Stato e documenti varî consultati all'Archivio Cantonale;

Contoresi del Dip. Cantonale delle Finanze, del Dipartimento del Lavoro, del Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni, del Dipartimento Igiene.

Conti consuntivi comunali.

Rendiconti annuali delle: S. A. Ferrovie Regionali; Ferrovia Bellinzona-Mesocco; Ferrovie Lugano-Tesserete; Lugano-Cadro-Dino; Funicolari: Locarno-Madonna del Sasso; Lugano-Monte-Brè; Lugano-San Salvatore; Ferrovia a cremagliera Capolago-Monte Generoso.

Rendiconti annuali Società di Navigazione del lago di Lugano.

INDICE

PARTE I.

Generalità.

CAPITOLO I.	Situazione geografica del Cantone Ticino . . .	Pag.	5
CAPITOLO II.	Il clima	„	13
CAPITOLO III.	L'agricoltura	„	19
CAPITOLO IV.	Riassunto storico sui commerci e sulle industrie del Cantone Ticino	„	26

PARTE II.

Turismo:	Vie e mezzi di comunicazione nel Cantone Ticino	„	55
CAPITOLO I.	La rete stradale ticinese	„	58
CAPITOLO II.	Le Ferrovie	„	82
	A. — Ferrovia del Gottardo	„	84
	B. — Ferrovie regionali	„	95
	C. — Le Funicolari	„	102
CAPITOLO III.	La navigazione turistica	„	108

PARTE III.

L'industria alberghiera nel Cantone Ticino.

CAPITOLO I.	Alberghi e personale alberghiero nel Cantone Ticino	„	113
CAPITOLO II.	Attitudine alberghiera dei ticinesi	„	122
CAPITOLO III.	L'arte dell'ospitalità	„	129
CAPITOLO IV.	Le stagioni turistiche — I centri turistico-alber- ghieri	„	135

PARTE IV.

Economia e turismo nel Cantone Ticino	Pag. 143
SEZIONE I. Condizioni economiche del Cantone Ticino (tabelle riassuntive)	„ 146
SEZIONE II. Importanza del turismo per le finanze pubbliche e l'economia nazionale	„ 152
SEZIONE III. Influenza del turismo sulla vita economica del paese	„ 158
a) Investimenti nell'industria alberghiera	„ 160
b) Investimenti nelle industrie di trasporto	„ 162
c) Apporto generale del movimento turistico	„ 164
Spese dell'industria alberghiera	„ 165
CONCLUSIONE	„ 171
BIBLIOGRAFIA	„ 177
INDICE	„ 179



ARTI GRAFICHE ARTURO SALVIONI & C²

